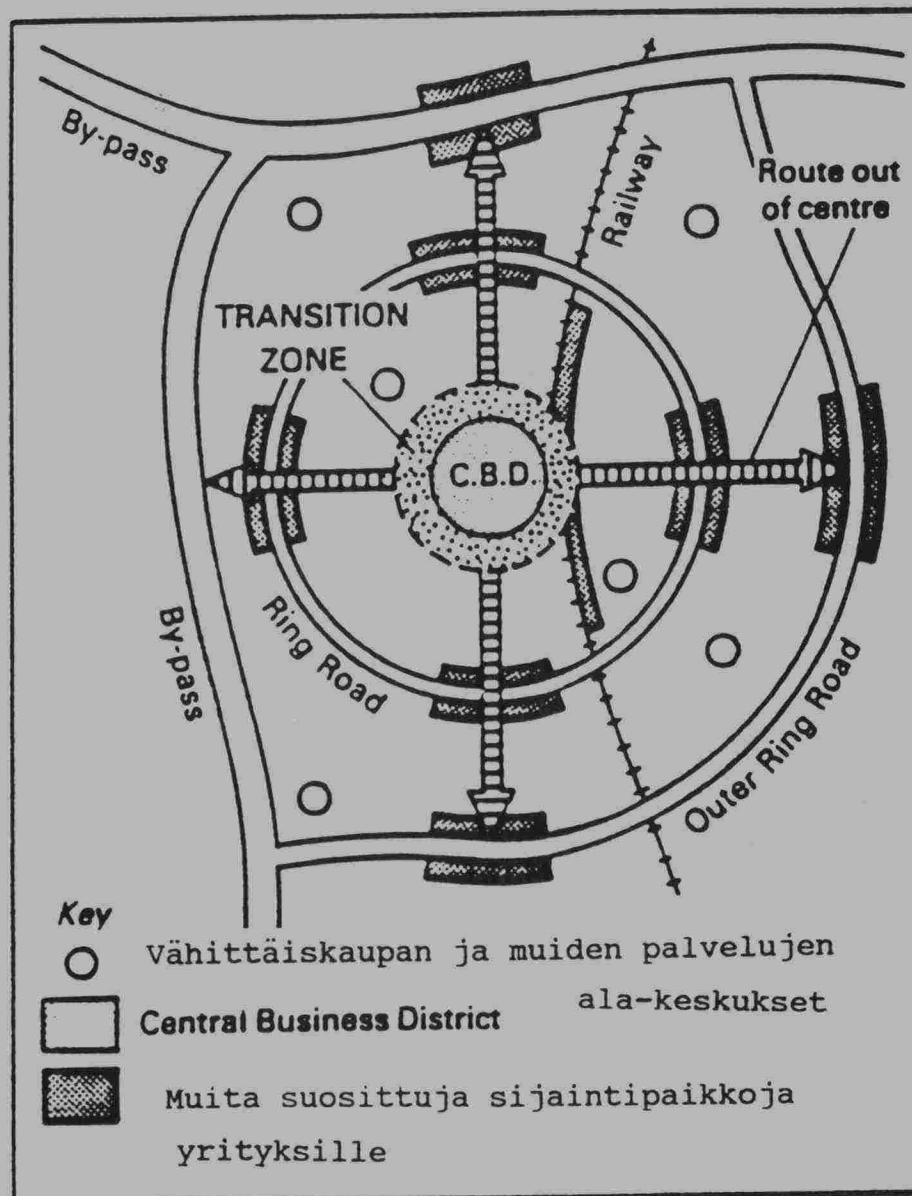


Syyt yritysten sijoittumiseen liikenteellisten solmukohtien läheisyyteen



Tielaitoksen selvityksiä
5/1994

**Syyt yritysten sijoittumiseen
liikenteellisten solmukohtien
läheisyyteen**

Tielaitos
Keskushallinto

Helsinki 1994

ISSN 0788-3722
ISBN 951-47-8776-5
TIEL 3200216
Painatuskeskus Oy
Helsinki 1994

Julkaisun kustannus ja myynti:
Tielaitos, hallinnon palvelukeskus,
painotuotepalvelut
Telefax (90) 1487 2652

Tielaitos
Opastinsilta 12 A
PL 33
00521 HELSINKI
Puh. vaihde (90) 148 721

TIIVISTELMÄ

Liikenteelliset solmukohdat, varsinkin päätieverkon eritasoliittymät ovat olleet yrityksille kiinnostavia sijaintipaikkoja. Yritykset ovat sijoittuneet alueille yleensä, kun liikennetekniset ratkaisut on jo rakennettu. Tämä on saattanut aiheuttaa ongelmia kasvaneiden liikennemäärien takia. Yritysten sijoittumisen teoriaa on tutkittu talousmaantieteen alalla, mutta liikennetekniikan kanssa poikkitieteellisen tutkimuksen osuus on toistaiseksi ollut vähäinen. Tämän tutkimuksen tarkoituksena on selvittää sitä prosessia, joka johtaa yrityksen sijoittumaan liikenteellisen solmukohdan läheisyyteen. Tutkimus suoritettiin haastatelmalla yrityksiä.

Tutkimusalueiksi valittiin valtatie 3 välillä Helsinki-Tampere, Kouvolan seutu ja pääkaupunkiseutu. Haastateltavat yritykset valittiin mahdollisimman monelta toimialalta. Yhteensä haastateltiin 20 yritystä 10 kunnan alueelta. Yrityksiltä kysyttiin tärkeintä syytä sijoittumiseen ja muitakin sijaintipäätökseen vaikuttaneita tekijöitä. Kolmetoista yritystä piti tärkeimpänä tekijänä hyviä liikenneyhteyksiä. Muina syinä sijoittumiselle mainittiin mm. edullinen tontti ja inhimilliset tekijät. Syynä siirtymiseen saattoi olla emoyhtiön määräys tai kunnan virkamiesten hyvä osaamistaso ja halu pitää työntekijät yrityksessä. Toissijaisena syynä mainittiin useimmin kunnan tarjoamat edut esim. joustava virkamiesko-neisto ja lupakäsittely sekä energian hinta.

Haastattelujen perusteella voidaan todeta yritysten tietoisesti hakeutuvan liikenteellisten solmukohtien läheisyyteen. Vain kaksi haastatelluista yrityksistä ei ollut miettinyt liikenteellistä sijaintiaan sijoittumispäätöstä tehdessään.

Uuden tieyhteyden liittymäalueet ovat osoittautuneet maankäytöllisesti tavoitelluiksi alueiksi. Voimakkaimmin näille alueille ovat pyrkimässä vähittäiskau-pan automarket-tyyppiset myymälät, mutta niiden ohella myös muunlaiset yritykset. Tärkeää olisi selvittää, millaisia vaikutuksia eri maankäyttömuodoilla on liikenneverkon kuormitukseen. Elinkeinoelämä tulisi olla nykyistä tiiviimmin mukana maankäytön suunnitteluprosessissa tiehankkeen linjausta suunnitel-taessa. Tällöin voitaisiin jo etukäteen kartoittaa yritykset, joiden liiketoiminnan kannalta liikenteellinen sijainti on ensiarvoisen tärkeää.

Yritysten sijoittumisen ohjaamisessa myös kunnat ovat ratkaisevassa ase-massa. Kestävän kehityksen mukaisen yhteiskunnan rakentamisessa on kunnilla suuri vastuu. Kuntien keskinäinen kilpailu saattaa kuitenkin heikentää valtakunnan kannalta rationaalisen kokonaisuuden muodostumista. Tienpidon kannalta valtakunnantasoisella organisaatiolla, kuten ympäristöministeriöllä tulisi olla tehokkaampia instrumentteja valvoa maankäytön suunnittelua ja kehittymistä kunnissa.

ABSTRACT

Traffic net's crossings and especially highways' interchanges have been popular places for firms to be placed. Firms have been placed to these areas, when the traffic infrastructure have already been built. This might have occurred problems in due to growing traffic amounts in the net. Firms' placing theory have been studied in geography economics, but in traffic engineering it has not been studied a lot. The aim of this study is to find out the process, which leads a firm to be placed near a traffic net's crossing. The study was done by interviewing firms.

The study area was highway 3 between Helsinki-Tampere, Kouvola district and Helsinki district. The interviewed firms were chosen among different kind of business functions. Together were interviewed 20 firms in 10 communes areas. The firms were asked the most important reason for their placing and also other reasons. 13 firms said good traffic-connections were the most important reason for their placing. Other reasons were for instance advantageous site and human factors. Reason for moving might be also main firm's order or commune's official's good know-how or willing to keep own workers.

For secondary reasons were mentioned mostly benefits, that the commune offered for instance flexible way to work with commune and the price of energy.

On the basis of the interviews can be said, that firms consciously want to be placed near traffic net's crossings. Only two of the interviewed firms have not been thinking at all their traffical placing when making their placing decision.

New way connection's crossing areas have showed to be potential places for land-use activities. Especially retail shopping-centres want to be placed in these areas, but other firms too. It would be important to find out, what kind of effects different firms affect for the traffic net. Business life should be taken more closely into the planning of way investments. With this it would be possible in advance to check out the firms, that find the traffical placing important for their business.

The communes are also in important position, when guiding firms placing. They have a big responsibility to build a reasonable community. The rivalry between communes might affect, that the most rational solution for the whole state does not happen. The state level organisation, like Environment Ministry, should have more effective instruments to control land-use planning and development in communes.

ALKUSANAT

Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutusta käsittävän tutkimusohjelman esiselvityksessä on kartoitettu aihepiiriin liittyviä tutkimusaiheita. Tässä selvityksessä on tutkittu yhtä näistä aiheista: syitä yritysten sijoittumiseen liikenteellisten solmukohtien läheisyyteen.

Päätieverkon liittymien lähialueet ovat osoittautuneet alueiksi, joille yritykset pyrkivät sijoittumaan. Tietä suunniteltaessa ei välttämättä ole varauduttu niihin liikennemääriin, jotka eri yritykset aiheuttavat liikenneverkolle. Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää sitä tapahtumaketjua, joka johtaa yrityksen sijoittumaan kyseisille alueille.

Työ on tehty Tampereen teknillisen korkeakoulun tie- ja liikennetekniikan laitoksella tielaitoksen toimeksiannosta. Projektissa on tutkijana toiminut dipl.ins. Risto Murto ja ohjaajana apul.prof. Jorma Mäntynen. Tilaajan puolelta työtä on valvonut arkkit. Ulla Priha. Kiitämme haastateltuja yrityksiä ja kuntia mielenkiintoisten ja arvokkaiden tietojen saannista.

Tampereella 15.12.1993

Risto Murto
Dipl.ins.

Sisältö

1 JOHDANTO	8
2 YRITYKSEN SIJAINNIPAIKAN VAIKUTUS YHDYSKUNTARAKENTEE- SEEN JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄN	10
2.1 Yleistä	10
2.2 Amerikkalaisia tutkimuksia liikenneverkon vaikutuksista liikennealueiden maankäyttöön ja elinkeinoon	10
2.3 Kauppakeskuksen vaikutus yhdyskuntarakenteeseen Jonköpingissä	12
2.4 Yritysten sijoittumista ja yhdyskuntarakenteen hajautumista käsittelyä tutkimuksia Suomessa	12
3 YRITYSTEN SIJOITTUMISEN TEORIAA	14
3.1 Yleistä	14
3.2 Teollisuuden sijoittuminen	14
3.2.1 Yleistä	14
3.2.2 Teollisuuden sijoittumisteoriat	15
3.2.3 Tuotantopanoshakuisten alojen sijoittuminen	19
3.2.4 Markkinahakuisten alojen sijoittuminen	20
3.2.5 Liikennehakuiset alat	21
3.3 Teollisuuskeskusten sijoittuminen	21
3.4 Kaupan ja palvelujen sijoittuminen	23
3.4.1 Yleistä	23
3.4.2 Kaupallisen toiminnan sijoittuminen kaupungeissa	27
3.4.3 Kaupan sijoittumisen edellytykset	29
3.4.4 Palvelujen sijoittuminen	26
4 KAUPUNKIMUODON TULEVAISUUDEN NÄKYMIÄ	26
4.1 Yleistä	26
4.2 New Town -kaupunkimalli	28
5 HAASTATELTUIJEN YRITYSTEN SIJOITTUMISEN SYYT	30
5.1 Yleistä	30
5.2 Tutkimuksen suoritus	30
5.3 Perustiedot yrityksistä	30
5.3.1 Yleistä	30
5.3.2 Haastatellut teollisuusyritykset	32
5.3.3 Kaupan ja rakentamisen yritykset	32
5.3.4 Majoitus- ja ravitsemistoiminnan sekä teknisen palvelun ja muun palvelun yritykset	33
5.4 Yritysten sijoittumisprosessi toimialoittain	34

5.4.1 Yleistä	34
5.4.2 Teollisuusyritysten sijoittumisprosessi	34
5.4.3 Vähittäiskaupan ja tukkukaupan sijoittumisprosessi	34
5.4.4 Moottoriajoneuvojen kaupan sijoittumisprosessi	35
5.4.5 Ravitsemistoiminnan yritysten sijoittumisprosessi	36
5.4.6 Rakentamiseen liittyvien yritysten sijoittumisprosessi	36
5.4.7 Teknisen palvelun ja muun palvelun yritysten sijoittumis- prosessi	36
5.5 Haastateltujen yritysten syyt sijoittumiseen liikenteellisen solmu- kohdan läheisyyteen	37
5.5.1 Yleistä	37
5.5.2 Tulokset	38
5.6 Yhteenveto	41
6 KUNTIEN NÄKÖKULMA YRITYSTEN SIOJITTUMISEEN	43
<hr/>	
6.1 Yleistä	43
6.2 Haastateltujen yritysten sijoittumisen eteneminen kunnassa	43
6.2.1 Teollisuusyritykset	43
6.2.2 Kaupan yritykset	44
6.2.3 Tekninen palvelu, palvelut yrityksille ja muut palvelut	44
6.2.4 Rakentaminen ja ravitsemistoiminta	45
6.3 Yhteenveto ja erityispiirteitä	45
7 JOHTOPÄÄTÖKSIÄ	46
<hr/>	
8 KIRJALLISUUSLUETTELO	48
<hr/>	
9 LIITTEET	48
<hr/>	

1 JOHDANTO

Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutusta käsittelevä tutkimus on käynnistynyt Suomessa laajemmassa mittakaavassa vasta viime vuosien aikana. Eräänä kimmokkeena asiaan oli, kun ensimmäisen pitkäjaksoisen moottoritien Helsinki-Hämeenlinna suunnittelu ja rakentaminen pääsi vauhtiin 1980-luvulla. Moottoritien rakentaminen aiheutti tien varren kunnissa selvää painetta hyödyntää moottoritien eritasoliittymien lähialueet.

Tie- ja liikennesuunnittelu on kehittymässä Suomessa poikkitieteellisempään suuntaan. Esillä olevassa tutkimuksessa on käytetty poikkitieteellistä lähestymistapaa. Liikenne tulisi nähdä välineenä, jonka avulla yhteiskunnan erilaiset toiminnot tulevat mahdollisiksi. Liikenteen tarkastelu irrotettuna muusta yhteiskunnasta johtaa helposti absurdeihin päätelmiin.

Yritysten sijoittumista on tutkittu jo pitkään talousmaantieteessä, mutta tie- ja liikennesuunnittelussa tietämys on varsin rajallista. Perinteinen tiensuunnittelu on perustunut siihen, että tien tehtävä on välittää liikennettä kahden pisteen välillä. Siihen, mitä tapahtuu tielinjan ulkopuolella, ei ole kiinnitetty merkittävää huomiota.

Ongelmia on syntynyt, kun esimerkiksi tien liittymän läheisyyteen on sijoittunut yritys, joka aiheuttaa huomattavan muutoksen liikenneverkon kuormitukseen. Seurauksena voi olla uusien liikennejärjestelyjen toteuttamistarve: uusi erkanemisramppi, liikennevalot tai peräti eritasoliittymä. Kuitenkin jo vuosisadan alusta lähtien on talousmaantieteen alalla kehitelty teorioita, jotka selittävät tietäntyyppisten yritysten sijoittumisen liikenteellisten solmukohtien läheisyyteen. Tielaitoksen käynnistämän liikenne ja maankäyttö -tutkimusohjelman esiselvityksessä esitettiin joukko teesejä, jotka pyrkivät kuvaamaan alalla vallitsevaa ongelmakenttää. Teesi "Sektorisuunnittelu ei hae kokonaisratkaisuja" pitää erittäin hyvin paikkansa, kun tarkastellaan yritysten sijoittumista liikenteellisten solmukohtien läheisyyteen. Tien suunnittelijalla ei välttämättä ole ollut tarvittavaa tietoa tien yhdyskuntarakenteellisista muutosvaikutuksista.

Tieliikenteen kannalta merkittäviä vaikutuksia ovat aiheuttaneet päivittäistavarakaupan automarketit. Niiden on arvioitu lisäävän huomattavasti liikennemäärää sijoituessaan tieliittymän läheisyyteen. Yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle sijoittunut automarket on useissa tapauksissa merkinnyt myös kunnan keskusta-alueen kauppohenäivettymistä. Se taas asettaa ihmiset eri asemaan riippuen siitä, onko heillä oma auto käytettävissä vai ei.

Myös suurteollisuusyksikkö aiheuttaa pohdintaa tien suunnittelijalle sijoituessaan tien läheisyyteen. Useassa tapauksessa joudutaan rakentamaan kyseiselle laitokselle oma liittymä. Jos kyseessä on valtatie-luokkainen tie, kyseessä on kallis investointi. Suurteollisuusyksikön tuloon ei tielaitos eikä kuntakaan yleensä voi varautua etukäteen. On hyväksyttävä, että liikennejärjestelyt joudutaan tällaisissa tapauksissa rakentamaan jälkikäteen. Tässä tutkimuksessa

haastatellut teollisuusyritykset saivat mieleisensä liittymäjärjestelyt, vaikkakaan tielaitos ei aina ollut myötämielinen.

Ulkomailla asiaa on tutkittu jo pidemmän aikaa. Varsinkin Yhdysvalloissa on tutkittu päätieverkon rakentamisen vaikutuksia eri alueiden maankäyttöön. Myös lukuisia liikenteen ja maankäytön vuorovaikutusta analysoivia tietokone-malleja on kehitetty eri puolilla maailmaa.

Liikenne ja maankäyttö -tutkimusohjelman esiselvityksessä kartoitettiin asian-tuntijahaastatteluilla tutkimusaiheita. Yhtenä tärkeänä aiheena pidettiin prosessia, joka johtaa yritykset sijoittumaan liikenteellisten solmukohtien läheisyyteen.

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on selvittää juuri tätä prosessia. Etukäteen tiedettiin esim. vähittäiskaupan pyrkivän voimakkaasti kyseisille alueille, mutta muiden toimialojen yritysten sijoittumisesta tietoa oli vähemmän. Yritysten sijaintia koskevaa teoriaa on esitelty talousmaantieteen näkökulmasta. Teoriaa ei ole laajasti käytetty liikennetekniikan alalla. Talousmaantieteellinen osuus on mukana informatiivisessa mielessä.

Tutkimuksen kohteeksi valittiin mahdollisimman erilaisia toimialoja edustavia yrityksiä, myös sellaisia, joille ei arvioitu olevan varsinaista etua sijaita tien liittymän välittömässä läheisyydessä. Tutkimuksen tiedonkeruu suoritettiin haastattelemalla yrityksissä niitä henkilöitä, jotka olivat osallistuneet sijaintipaikan valintaprosessiin. Myös kuntien edustajia haastateltiin prosessin kokonaisuuden hahmottamiseksi. Yhteensä haastateltiin 20 yritystä 10 kunnan alueella. Haastatteluun valittujen esimerkkitapausten avulla pyrittiin selvittämään yritysten sijaintiprosessia. Tilastollisesti luotettavien yleistysten tekeminen vaatisi huomattavasti kattavamman aineiston.

2 YRITYKSEN SIJAINNIN VAIKUTUS YHDYSKUNTARAKENTEeseen JA LIIKENNEJÄRJESTELMÄÄN

2.1. Yleistä

Yritysten sijainnilla on keskeinen merkitys ihmisten liikkumiseen. Työpaikkojen ja palveluiden sijainti asumispaikkoihin nähden vaikuttaa ihmisten päivittäisen liikkumistarpeen määrään.

Kestävän kehityksen periaatteen soveltaminen, joka edellyttää myös pyrkimystä liikkumisen minimointiin, on saanut aikaan kiinnostuksen liikenteen ja maankäytön välisen vuorovaikutuksen tutkimiseksi. Näiden asioiden erillinen suunnittelu on aiheuttanut ristiriitaisia tilanteita.

Suomessa on yleisenä suuntauksena ollut, että kunnat kilpailevat keskenään saadaakseen alueelleen yrityksiä ja samalla työpaikkoja ja verotuloja. Yritykset eivät sinänsä tuo paljoakaan verotuloja, vaan niiden määrää lisää työntekijät, jotka muuttavat asumaan kunnan alueelle. Useat kunnat varaavatkin yleiskaa-voissaan paljon tilaa yrityksille. Suosituimpia sijoituspaikkoja yrityksille ovat pääteiden varret ja erityisesti liittymien läheiset alueet.

Tutkimuksia yritysten vaikutuksista liikennejärjestelmään ei juurikaan ole tehty. Tämä johtunee siitä, että yleensä ensin rakennetaan tie- ja katuverkko ja sen jälkeen suunnitellaan maankäyttö. Liikennejärjestelmän vaikutuksista maankäyttöön on sensijaan olemassa sekä koti- että ulkomaisia tutkimuksia. Tielaitos on mm. teettänyt kirjallisuustutkimuksen liikenteen ja maankäytön vuorovaikutukseen liittyvästä kirjallisuusmateriaalista.

2.2 Amerikkalaisia tutkimuksia liikenneverkon vaikutuksista liikennealueiden maankäyttöön ja elinkeinoon

Yhdysvalloissa on mm. tutkittu, miten valtakunnallisen päätieverkon rakentaminen on vaikuttanut maaseutualueiden uudelleen muotoutumiseen. Tutkimuksen kohteena olivat Pennsylvanian osavaltiossa paikkakunnat, jotka sijoituivat lähelle päätieverkon eritasoliittymiä maaseudulla. /2/

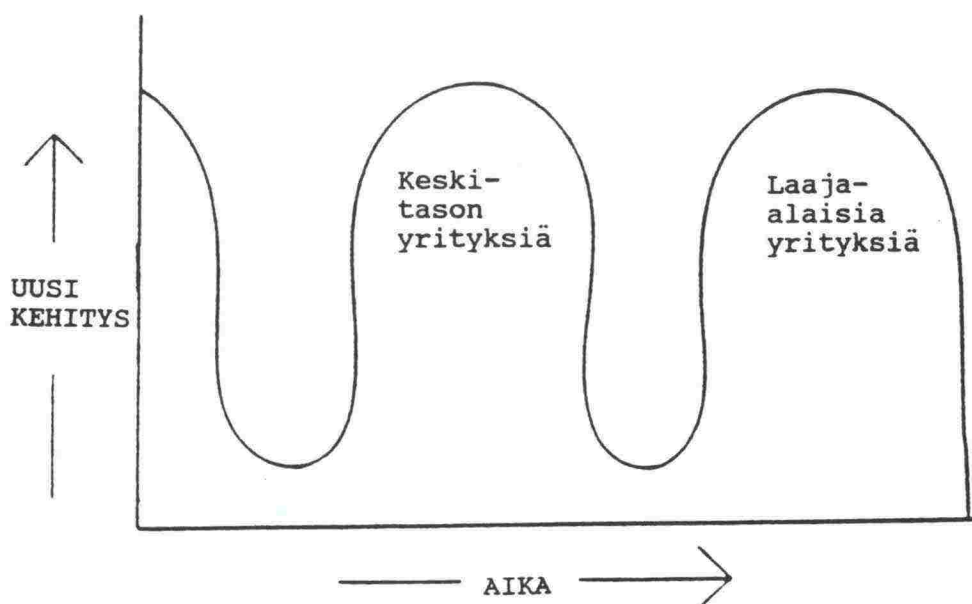
Tutkimuksessa alueiden taloudellista kasvua verrattiin osavaltion yleiseen kasvuun. Kasvua seurattiin koko 1970-luvun ajan. Seurattaviksi tekijöiksi valittiin väestönkasvu, asuntojen lukumäärä, tulojen määrä asukasta kohden ja työpaikkojen lukumäärä. Näiden lisäksi seurattiin muutoksia asumisen, kaupan, teollisuuden ja kaikkien maankäytön luokkien (asuminen, kauppa, teollisuus, tilat ja käytettävissä olevat maa-alueet) markkinoiden määrittämisessä hinnoissa. /2/

Tulokseksi saatiin, että taloudellinen kasvu oli suurempaa alueilla, joissa sijait-
si päätieverkon eritasoliittymiä. Erityisesti teollisuuden kasvu oli voimakasta
näillä alueilla. /2/

Yhdysvalloissa on tutkittu myös päätieverkon eritasoliittymien vaikutuksia
maaseutuolosuhteissa. Tutkimuksen kohteeksi valittiin Kentuckyn osavaltios-
sa yhteensä 65 eritasoliittymää ja selvitettiin näiden vaikutuksia maaseudun
kehityksen vauhdittajina. /7/

Tutkimusalueilta inventoitiin jokainen rakennus ja ne luokiteltiin. Kaikenkaikki-
aan tutkittiin noin 13 000 hehtaaria maa-alaa ja noin 6 700 rakennusta. Pieni
kaupallinen ja pieni hallinnollinen -rakennusluokkaan kuuluvia oli alueella
kaikista eniten noin 41 % ja omakotitaloja oli noin 30 %. Vähiten oli suuria
teollisia rakennuksia 1 %. Liikenteeseen liittyvien yritysten (huoltoasemat,
ravintolat ja motellit) lukumäärä oli luonnollisesti suuri, mutta myös muihin
tarkoituksiin tehtyjen rakennusten, kuten paikallishallinnon ja osavaltion toi-
mistojen, määrä oli suuri. /7/

Tulokseksi saatiin, että eritasoliittymien lähialueilla on eri kehitysvaiheita.
Ensiksi alueelle syntyy liikennettä palvelevia yrityksiä, sitten alueella saattaa
tapahtua keskitason rakentamista suurien rekkaterminaalien, kirkkojen ja
koulujen muodossa ja kolmannessa vaiheessa alueelle rakennetaan suuria
kaupallisia, teollisia tai hallinnollisia rakennuksia, kuten tavarataloja, tehtaita ja
sairaaloita. Kuvassa 2.1 on esitetty eritasoliittymän lähialueen kehittyminen
ajan funktiona. /7/



Kuva 2.1 Eritasoliittymien yritysten kehittyminen ajan funktiona. /7/

Tutkimuksessa todetaan ongelmaksi kaavoituksen tai maankäytön suunnitte-
lun puuttuminen. Lisäksi todetaan maaseudulla sijaitsevien eritasoliittymien
olevan erittäin potentiaalisia maankäytön kehittymisen alueita.

2.3 Kauppakeskuksen vaikutus yhdyskuntarakenteeseen Jönköpingissä

Ympäristöministeriön asettama "Kauppakeskustyöryhmä" on julkaissut raportin vuonna 1991 koskien keskustojen kehittämistä kauppapaikkoina.

Raportissa tarkastellaan varoittavana esimerkkinä Ruotsin Jönköpingissä tapahtunutta kehitystä. Siellä avattiin vuonna 1987 A6 -niminen kauppakeskus taajaman ohikulkutien eritasoliittymän läheisyyteen. Kaupungin ydinkeskustassa myynti laski vuosien 1987-88 aikana 20 %. Jälkeenpäin tarkasteltuna A6-keskusta pidetään ydinkeskustaan nähden ylivoimaisena ja se onkin muuttanut ihmisten ostokäyttäytymistä siten, että ihmiset käyvät keskuksessa ydinkeskustan sijaan. Kunta joutuu nyt sijoittamaan kymmeniä miljoonia kruunuja ydinkeskustan elvyttämiseen. /4/

Työryhmä esittääkin raportissaan, että rakennettavat kauppakeskukset tulee sijoittaa siten, että ne tukevat nykyistä tai suunniteltua yhdyskuntarakennetta kaupunkikeskustoissa ja kaupunkiseutujen aluekeskuksissa. /4/

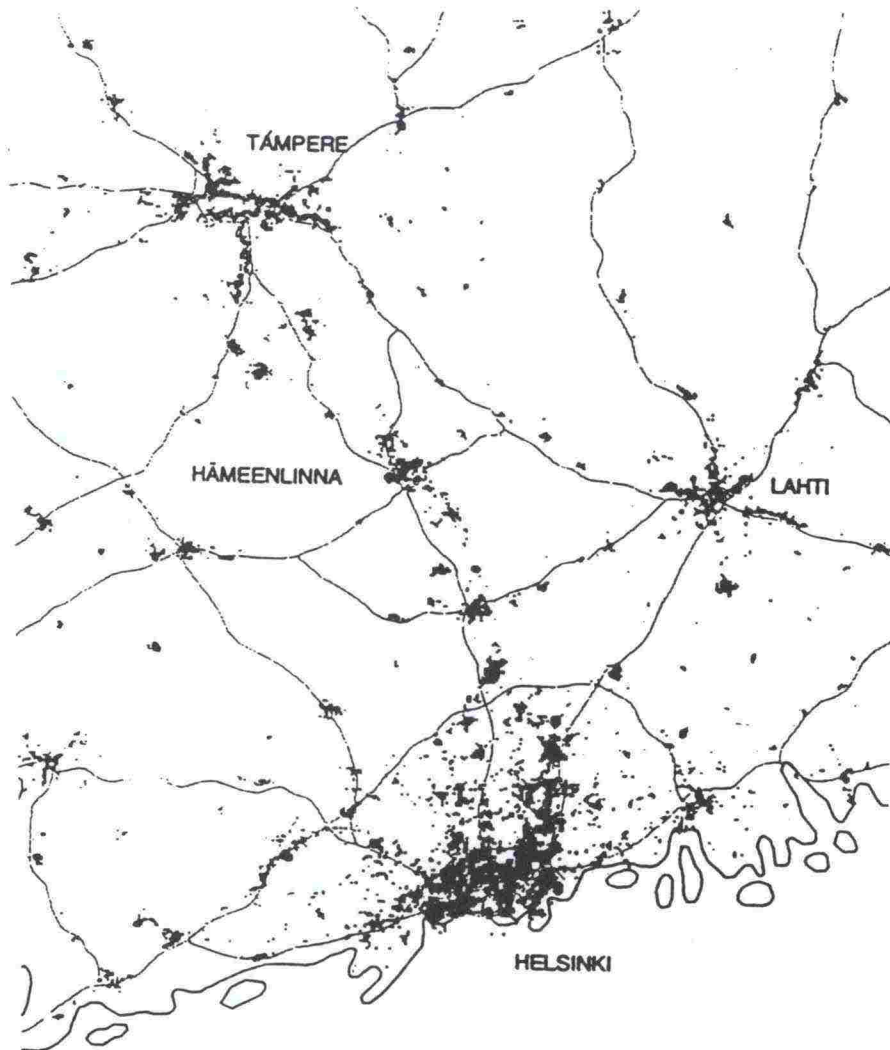
2.4 Yritysten sijoittumista ja yhdyskuntarakenteen hajautumista käsitteleviä tutkimuksia Suomessa

Eniten tutkimuksissa huomiota on saanut päivittäistavarakaupan sijoittuminen. Muiden yritysten sijoittuminen on jäänyt lähes huomiotta. Suurten kauppakeskusten sijoittuminen olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle ei välttämättä tue kestävästä kehityksestä mukaista yhdyskuntarakennetta.

Teknillisen korkeakoulun arkkitehtiosastolla on tehty tutkimus "Ohikulkutie ja taajama, tutkimus eräiden ohikulkuteiden vaikutuksesta taajamarakenteeseen" (Heikki Kukkonen, Kirsi Uotila, 1992). Tutkimuksessa todetaan ohikulkuteiden vaikutusten olevan enemmän tai myöhemmin -tyyppisiä ja joka tapauksessa uusi tie aiheuttaa vaikutuksia yhdyskuntarakenteeseen. Tärkeäksi tekijäksi tutkimuksessa havaittiin ensimmäiseksi alueelle siirtyvä toiminta. Lisäksi tutkimuksessa todetaan, että ohituksen sijaintipaikan valinta on keskeisen tärkeä kunnan tulevan maankäyttöpolitiikan kannalta.

Yhdyskuntarakenteen hajautumista on lähestytty tutkimuksissa pääasiassa ihmisten asuinpaikan eikä niinkään työpaikan sijainnin kannalta. Valtion teknillisessä tutkimuskeskuksessa on selvitetty, mitä kustannuksia hajautuneesta yhdyskuntarakenteesta aiheutuu.

Suomessa ihmiset haluavat asua väljästi. Kaupunkikeskustoissa tämä ei ole ollut mahdollista jo asuntojen hintojen takia. Se on aiheuttanut ihmisten haakeutumisen asumaan yhä kauemmaksi kaupunkikeskustoista. Kuvassa 2.2 on esitetty tilanne pääkaupunkiseudulla ja sen lähikunnissa. /5/



Kuva 2.2 Yhdyskuntarakenteen hajautuminen. Pisteet osoittavat paikkoja, joista ihmiset käyvät töissä . /5/

Mallien avulla on pyritty määrittämään kustannuksia, joita syntyy yhdyskuntarakenteen hajautumisesta. Niitä ovat mm. lisääntyneen liikkumisen aiheuttamat kustannukset ja kunnallisteknisten verkkojen aiheuttamat lisäkustannukset.

Ihanteellisena yhdyskuntana pidetäänkin aluetta, jossa ihmiset asuvat, käyvät töissä ja hoitavat tarvittavat asiointinsa. Tällaisen yhdyskunnan toteutuminen ainakaan nopeasti ei ole realistista. Hyödyllistä olisi analysoida riittävän tarkasti, millä perusteilla ihmiset ja yritykset tekevät sijaintipäätöksensä.

3 YRITYSTEN SIOITTUMISEN TEORIAA

3.1 Yleistä

Yritysten sijoittumista tarkastellaan seuraavassa talousmaantieteen avulla. Sijoittumisongelma onkin yksi alan peruskysymyksistä. Yleisimmin alan ope-
tusta antavat kaupalliset oppilaitokset ja korkeakoulut.

Talousmaantieteen eräs määritelmä kuuluu:

"Talousmaantiede tarkastelee maapalloa tai jotakin sen aluetta inhimillisen toiminnan näyttämönä ja siinä kiinnitetään erityisesti huomiota taloudellisen elämän alueelliseen erilaistumiseen. Talousmaantiede pyrkii myös selvittämään erilaisten maantieteellisten tekijöiden osuutta alueen talouselämässä. Alan tutkimus liittyy kiinteästi nykyaikaiseen aluesuunnitteluun." /9/

Yritysten sijoittumisen teoria on talousmaantiedon eräs alalajeista. Yritykset jaetaan yleensä teollisuuteen ja palveluihin lähinnä yritysten erilaisen koon ja toimintaperiaatteen vuoksi. Erilaisia sijoittumisteorioita on kehitetty erikseen sekä suurteollisuudelle että muille yrityksille.

3.2 Teollisuuden sijoittuminen

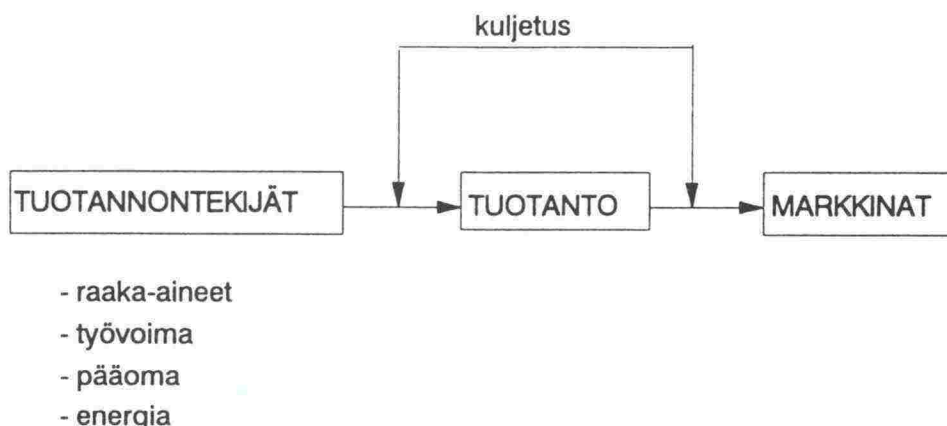
3.2.1 Yleistä

Teollisuusyritysten sijoittumisteorioita on kehitetty useita ja kehitys kulkee kohti monimutkaisempia teorioita.

Yleisesti yrityksen sijaintipaikka määräytyy tuotannontekijöistä ja markkinoista. Teollisuusyritykset voidaan jakaa sijaintikäyttämisen perusteella neljään ryhmään: /3/

1. Tuotantopanoshakuiset alat
2. Markkinahakuiset alat
3. Liikennehakuiset alat
4. Juurettomat alat

Yritykset valitsevat valtakunnasta alueen, joka parhaiten tyydyttää toiminnalle asetetut vaatimukset. Tällöin ovat raaka-aineiden tai markkinoiden läheisyys luonnollisia valintoja. Kuvassa 3.1 on esitetty eräitä teollisuusyrityksen sijoittumiseen vaikuttavia tekijöitä.



Kuva 3.1 Teollisuusyrityksen sijoittumiseen vaikuttavia tekijöitä. /3/

Oikean sijoittumipaikan löytämisen yhtenä tavoitteena on yrityksen voiton maksimointi. Yrityksen voiton suuruuteen vaikuttavat kustannukset ja niihin taas oleellisesti sijaintipaikan valinta.

3.2.2 Teollisuuden sijoittumisteoriat

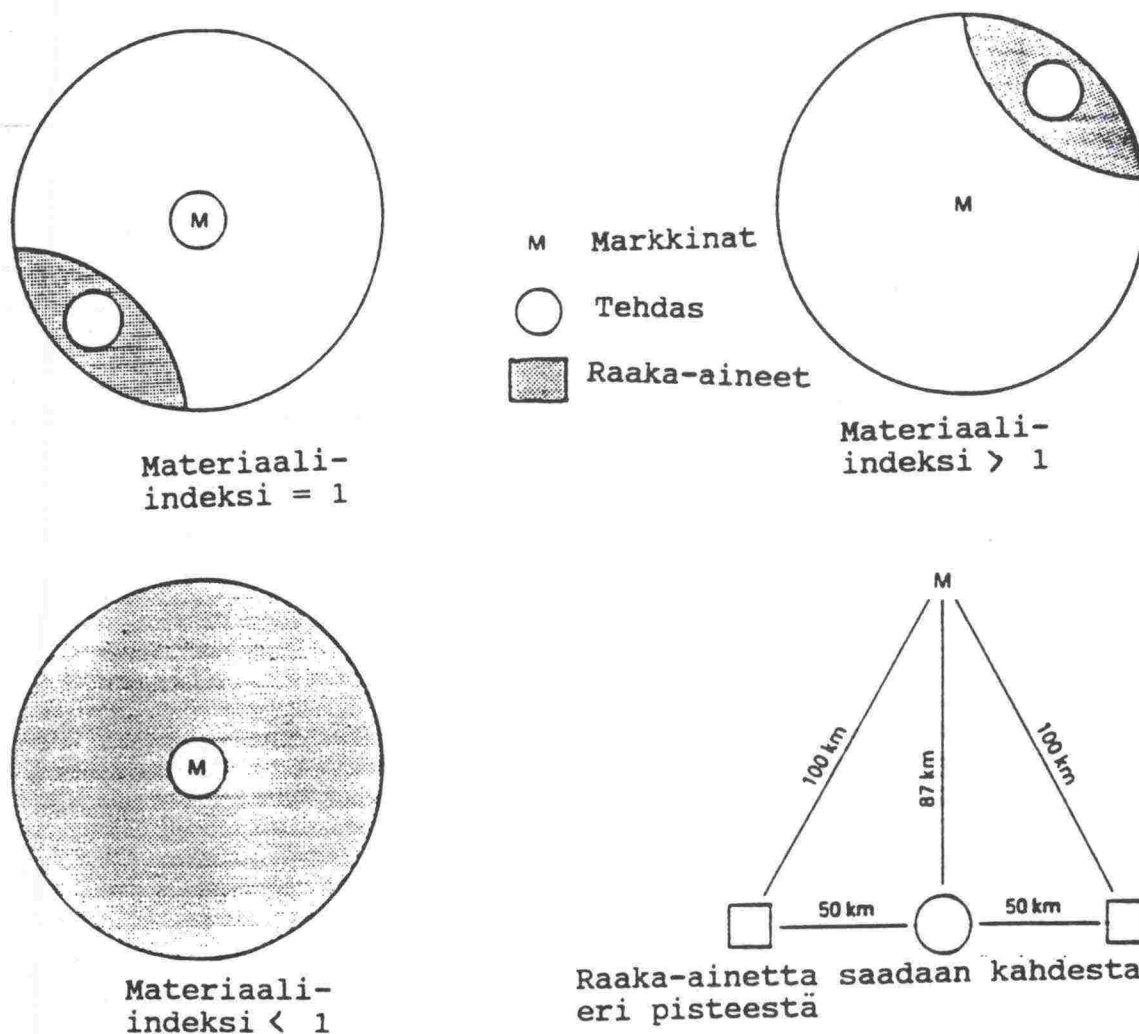
Saksalainen ekonomisti **Alfred Weber**, on kehittänyt teorian, jonka mukaan yritys etsii itselleen sijaintipaikan, jossa sen kustannukset ovat kaikkein pienimmät. Weberin mukaan yrityksen tärkein kustannustekijä oli kuljetuskustannukset, mutta myös työvoimakustannusten osuus oli merkittävä. /1/

Yrityksen tuotantoprosessi vaikuttaa myös sijaintipaikan valintaan. Tuotantoprosessissa raaka-aine menettää usein jalostuksessa painoaan ja/tai tilavuuttaan. Painon tai tilavuuden muuttumista voidaan kuvata materiaali-indeksin avulla. Materiaali-indeksi on suhdeluku, jolla verrataan käytetyn raaka-aineen painoa valmiin tuotteen painoon. Luvun suuruus vaikuttaa yrityksen sijaintipaikan valintaan taulukon 3.1 mukaisesti. /1/

Taulukko 3.1 Materiaali-indeksin suuruuden vaikutus yrityksen sijaintipaikkaan. /3/

Mat.ind.	Yrityksen sijaintipaikka
> 1	materiaalilähde
> 1	markkinapiste
= 1	raaka-ainepiste, markkinapiste tai mihin tahansa näiden välille

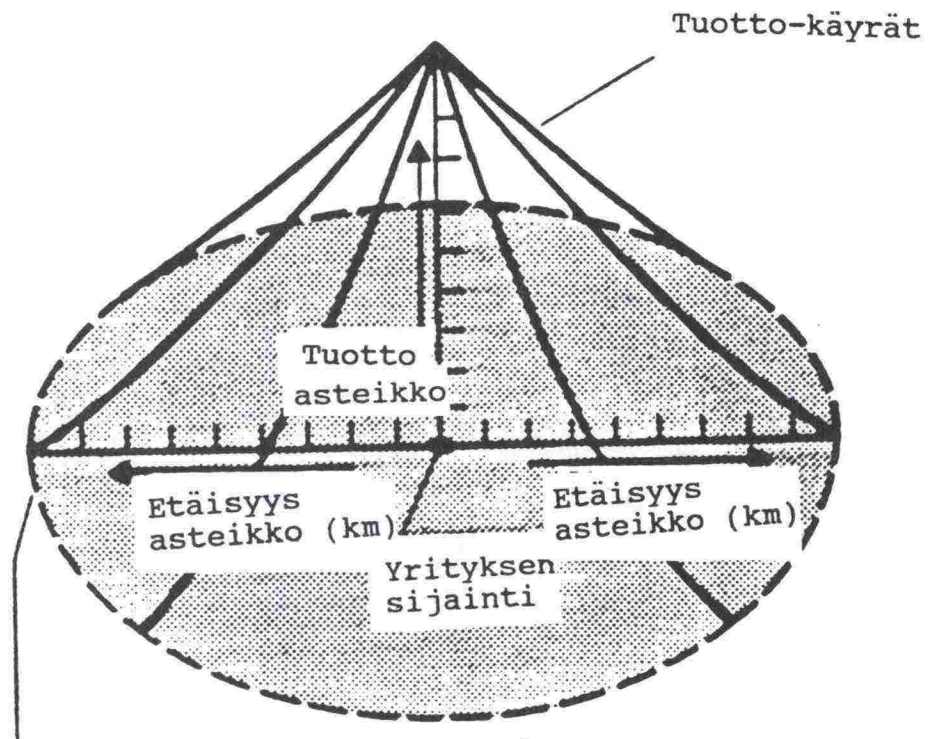
Weberin teorian mukainen yritysten sijoittuminen raaka-aineen saatavuuden mukaan on esitetty kuvassa 3.2.



Kuva 3.2 Teollisuuden sijoittuminen raaka-aineen ja markkinoiden mukaan. /1/

Toinen sijoittumisteoria on **Löschin** kehittämä. Sen mukaan yrityksen tulisi sijoittua niin, että se pystyisi hallitsemaan mahdollisimman suurta markkina-aluetta. Kuvassa 3.3 on esitetty teorian periaate. /1/

Teoriassa lasketaan tulokäyrien avulla se piste, jossa yritys pystyy toimimaan mahdollisimman laajalla säteellä. Alueen rajoina ovat paikat, joiden ylittäminen kasvattaisi yrityksen kuljetuskustannukset suuremmiksi kuin saatavat tuotot. /1/



Markkina-alue, jonka ulkopuolella yrityksen kuljetuskustannukset kasvavat tuottoja suuremmiksi

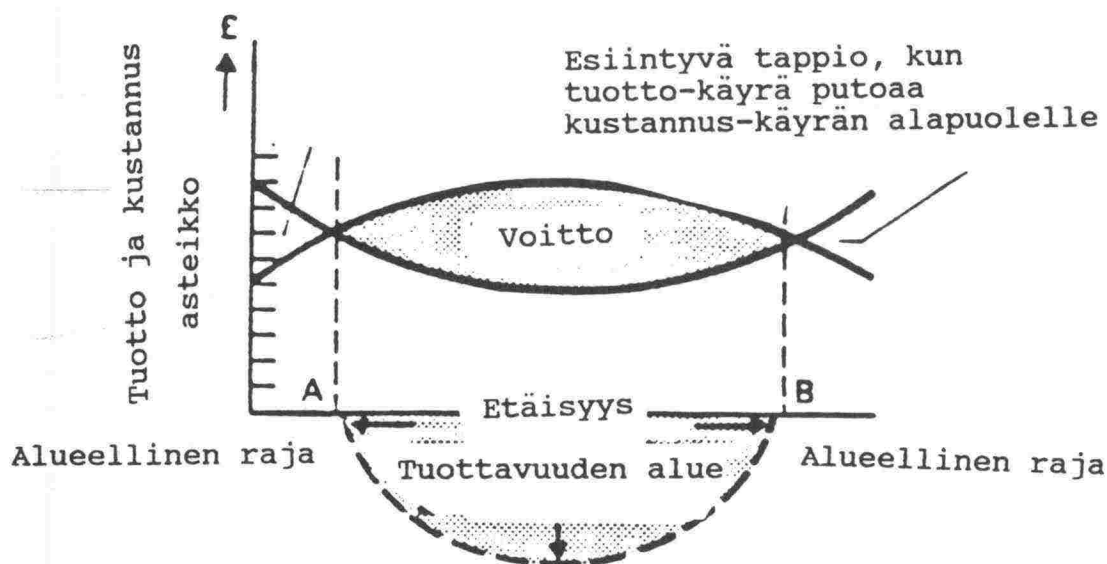
Kuva 3.3 Yrityksen sijoittuminen Löschin teorian mukaan. /1/

Kahden edellä esitetyn teorian ongelma on kuitenkin se, että ne ovat hyvin suoraviivaisia ja jättävät huomiotta sellaisia tekijöitä, joita teollisuusyrityksen rakennuttaja joutuu ottamaan huomioon sijaintipäätöstä tehdessään.

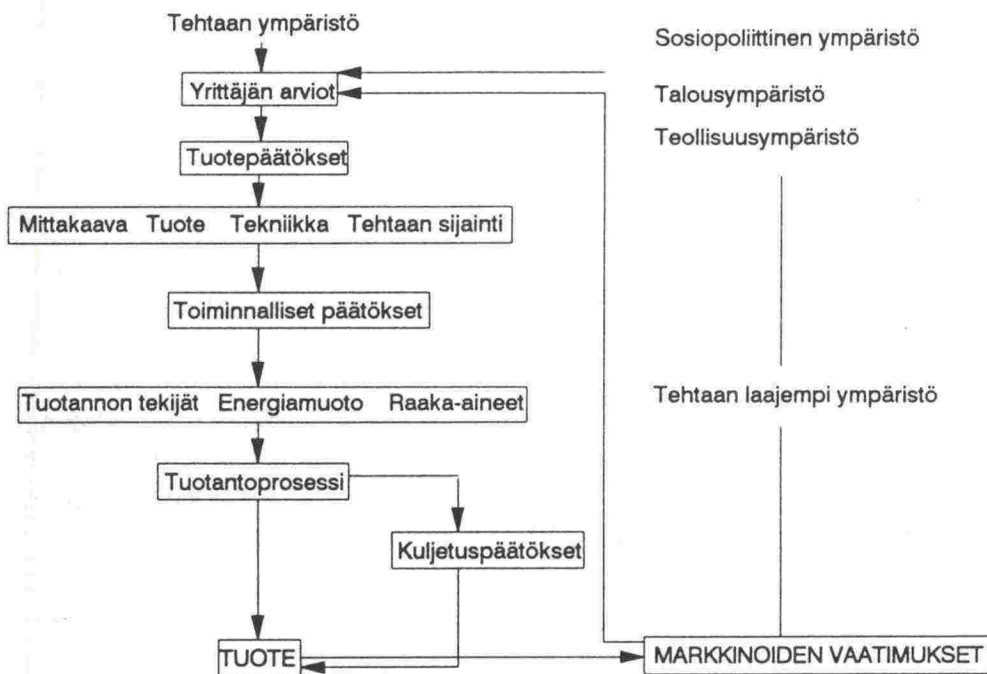
Löschin ja Weberin teorian yhdistämällä on kehitetty teoria, jossa oletetaan, että rakennuttaja ja yritys eivät välttämättä tiedä, missä yrityksen laskennallinen sijaintipaikka olisi. Teorian mukaan yritys voi sijoittua alueelle, jolla se pystyy tekemään voittoa. Kuvassa 3.4 on esitetty teorian mukainen yritysten sijoittumismalli. /1/

Kuvassa on tummalla merkitty se alue, jonka sisälle sijoituessaan yritys tuottaa voittoa. Pisteissä A ja B yritys ei siis tuota voittoa eikä tappiota ja pisteiden välissä syntyy voittoa.

Yrityksen sijaintipäätöstä on tekemässä aina ihminen tai ryhmä ihmisiä. Lisäksi yrityksen sijoittuminen on vain yksi osa investointipäätöksessä. Kuvassa 3.5 on kaavion muodossa kuvattu yrityksen investointipäätöksen kulkua.



Kuva 3.4 Tulot/kustannukset -kuvaaja (yritys voi sijoittua pisteiden A-B välille). /1/



Kuva 3.5 Yrityksen investointipäätösprosessi. /1/

Yritysten sijaintiteorioita sovellettaessa täytyy vielä maakohtaisesti ottaa huomioon, millainen rooli esim. valtiolla ja eri sidosryhmillä kyseisessä maassa on.

3.2.3 Tuotantopanoshakuisten alojen sijoittuminen

Tuotantopanoshakuiset teollisuuden alat voidaan jakaa sijoittumisensa perusteella neljään ryhmään: /3/

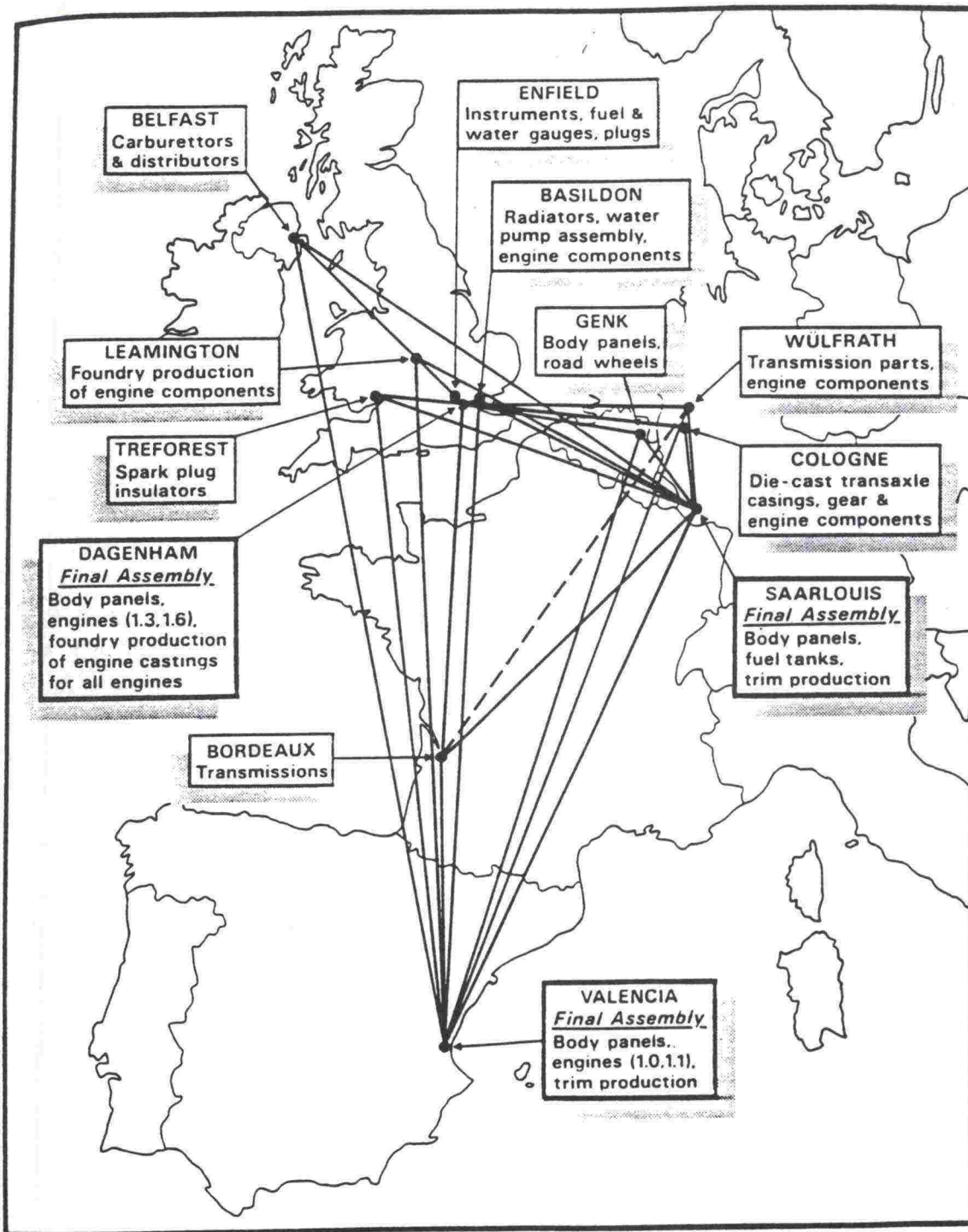
- raaka-ainehakuisuus
- energiahakuisuus
- työvoimahakuisuus
- pääomahakuisuus

Raaka-aineiden lähelle hakeutuvat teollisuusalat, joiden tuotteet menettävät jalostuksessa painoaan tai tilavuuttaan huomattavasti. Esimerkkeinä voidaan mainita meijeriteollisuus ja metallurginen teollisuus. /3/

Energian merkitys teollisuuden sijoittumisen kriteerinä ei ole enää yhtä vahva kuin aikaisemmin. Ennen sahat, myllyt ja tehtaat oli sijoitettava koskien läheisyyteen energian saannin varmistamiseksi. Mm. Tampereella teollisuus sijoitui Tammerkosken varrelle. /3/

Työvoiman merkitys yrityksen sijaintiin korostuu aloilla, joilla työvoimakustannusten osuus on suuri. Tällaiset yritykset pyrkivät minimoimaan työvoimakustannukset sijoittumalla seudulle tai maihin, joissa työvoima on halpaa. Esimerkkinä on vaatetusteollisuus. Korkean teknologian yritykset pyrkivät sijoittumaan sinne, missä on tarjolla korkeaa ammattitaitoa ja koulutettua työvoimaa. Useimmiten yritykset sijoittuvat teknologiakeskuksiin, jotka sijaitsevat korkeakoulujen ja yliopistojen läheisyydessä. /3/

Pääomahakuista teollisuutta on mm. avaruusteknologia, ydinvoiman tuottaminen, öljynjalostus, kemian teollisuus ja autoteollisuus. Tällaista teollisuutta esiintyy vain teollistuneissa maissa. Autoteollisuus toimii yleisesti siten, että auton eri komponentit valmistetaan eri maissa ja osat toimitetaan sitten paikakunnalle, jossa auto kootaan. Kuvassa 3.6 on esitetty Ford Fiestan tuotantoverkko Euroopassa. /3/



Kuva 3.6. Ford Fiestan tuotantoverkko Euroopassa. /1/

3.2.4 Markkinahakuisten alojen sijoittuminen

Tuotantolaitos sijoittuu markkinapisteeseen eli lähelle asiakkaita silloin, kun tuotteen kuljetuskustannukset ovat suuremmat kuin jalostettavan tuotteen. Markkinapisteeseen hakeutuu myös teollisuus, joka käyttää kaikkialta saattavia raaka-aineita. /3/

Markkinapisteeseen sijoittuvasta teollisuudesta mainittakoon esimerkkinä virvoitusjuomateollisuus ja leipomoteollisuus. Kauppa ja palvelut sijoittuvat myös markkinoiden lähelle.

3.2.5 Liikennehakuiset alat

Valtateiden, moottoriteiden ja rautateiden risteykset sekä lentokenttien läheisyys vetää puoleensa liikennehakuksia yrityksiä. Tällaisia ovat mm. huoltamot, motellit, automarketit ja tukkukaupat.

Lisäksi näille paikoille sijoittuu muutakin yritystoimintaa kuten konsulttiyrityksiä, autokauppoja ja sekalaista pienteollisuutta.

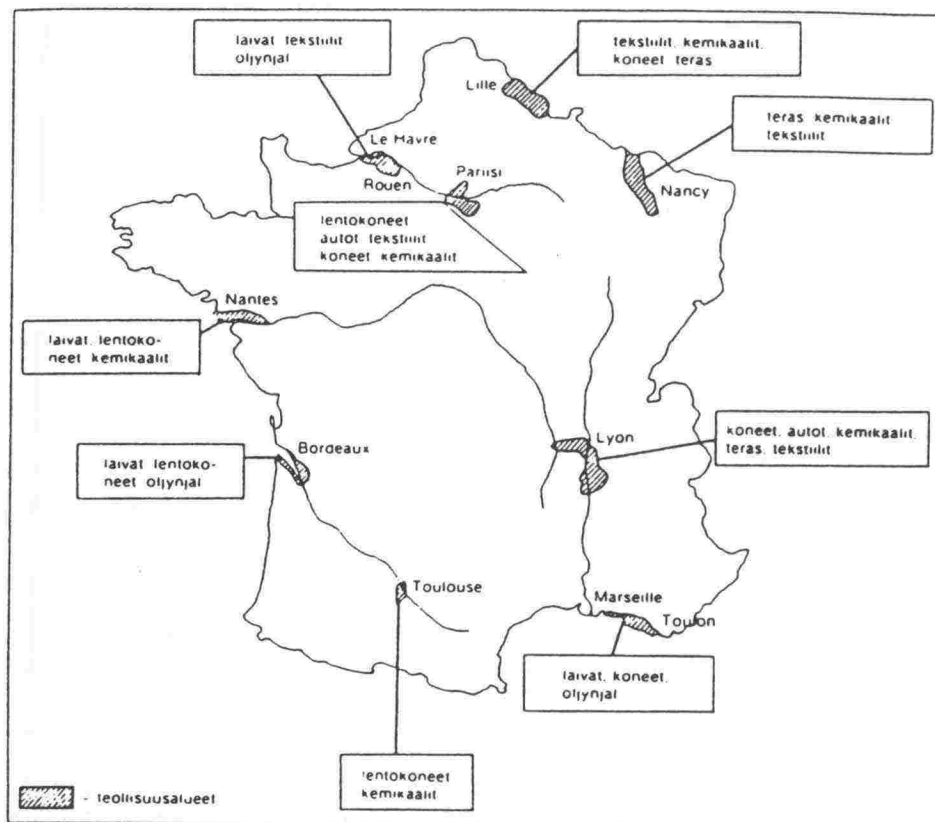
3.3 Teollisuuskeskusten sijoittuminen

Maapallon muutamia selkeitä suuria teollisuusalueita ovat Yhdysvaltojen itärannikko, Länsi-Eurooppa, Japani sekä entisen Neuvostoliiton Euroopan puoliset alueet.

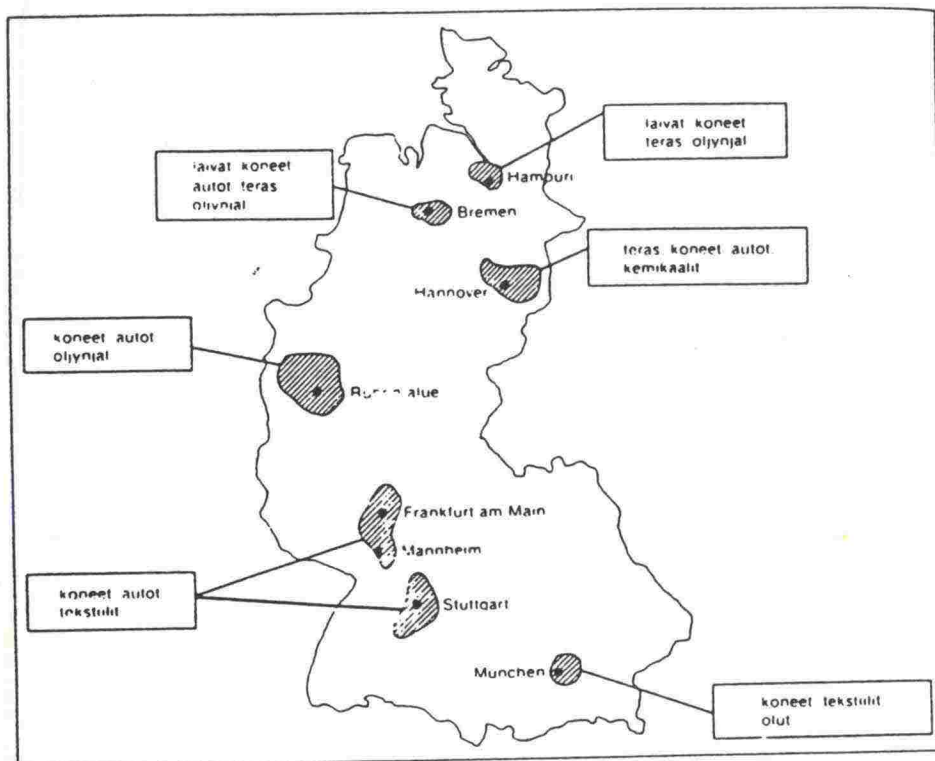
Teollisuuskeskukset tarvitsevat aina jonkin tekijän kehityksen käynnistäjäksi. Tällaisia tekijöitä voivat olla alueen raaka-ainevarat, työvoiman ammattitaito, halpa energia tai hyvä liikenteellinen sijainti. Maapallon suuret teollisuuskeskukset ovat usein kehittyneet hiilen varassa.

Keskuksen syntyminen aiheuttaa ketjureaktion, jossa uusia kerrannaisvaikutuksia syntyy palvelemaan alkuperäistä teollisuutta. Tällaisia ovat mm. pankkien sekä kuljetus- ja liikennepalvelujen syntyminen alueelle.

Länsi-Euroopan teollisuusalueeseen kuuluvat Iso-Britannia, Ranska, Italia, Saksa ja Tanska. Puhutaan "Euroopan kultaisesta kolmiosta". Kuvissa 3.3 ja 3.4 on esitetty teollisuusalueiden sijainti Ranskassa ja entisessä Länsi-Saksassa. Merkittävänä yhteisenä tekijänä kummallakin maalla on perinteisen hiili- ja terästeollisuuden joutuminen voimakkaiden rakennemuutosten kohteeksi. /3/



Kuva 3.7 Ranskan teollisuuskeskusten sijoittuminen. /3/



Kuva 3.8 Entisen Länsi-Saksan teollisuuskeskusten sijoittuminen. /3/

3.4 Kaupan ja palvelujen sijoittuminen

3.4.1 Yleistä

Yhtäläilla kuin teollisuusyritysten sijoittumista on kaupan ja palvelujen sijoittumista tutkittu ja siihen liittyviä teorioita kehitetty talousmaantieteessä.

Pääperiaatteena teorioissa on, että kaupungin keskustassa sijaitsee keskuskauppa-alue (Central Business District, C.B.D.), jonne pääosa kaupallisista palveluista sijoittuu. /1/

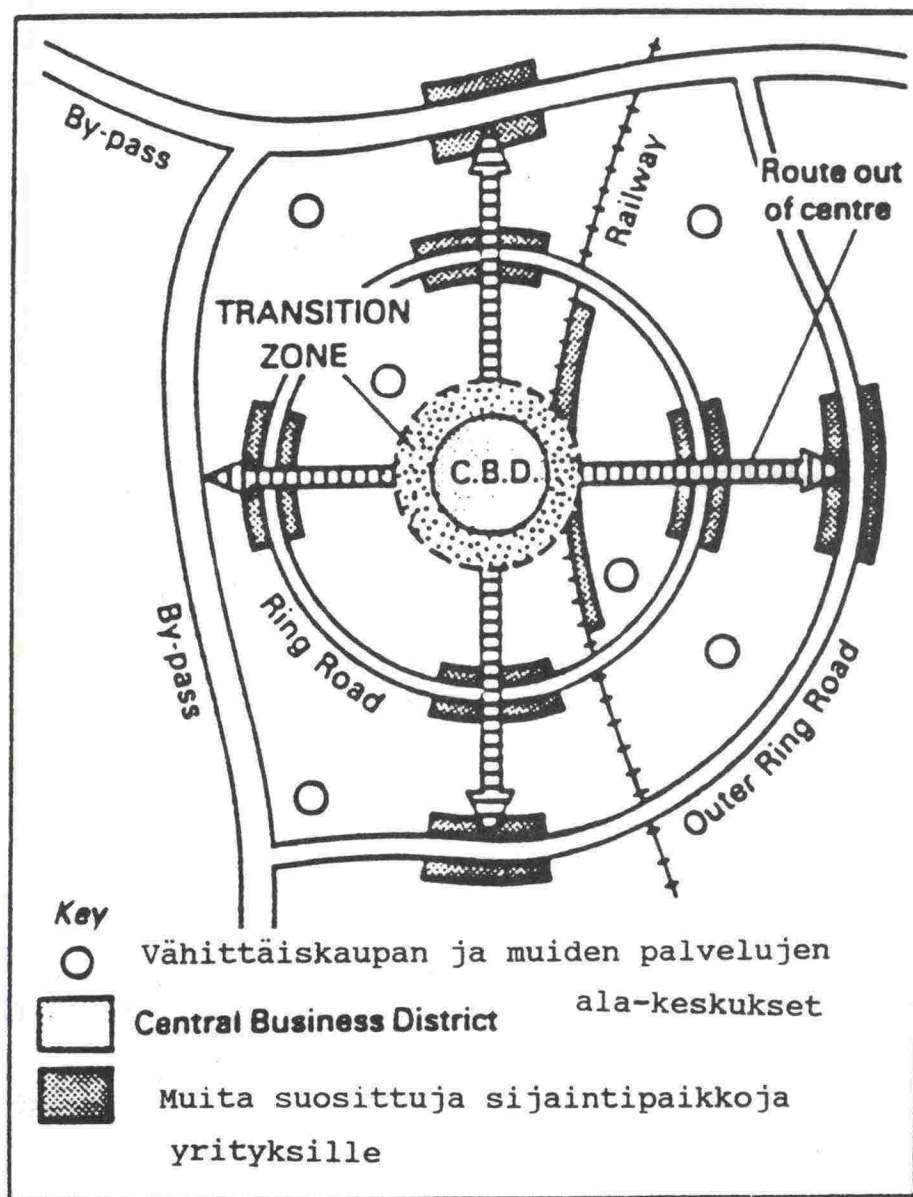
Teoriat osoittavat, että esim. kehäteiden varret houkuttelevat yrityksiä puoleensa. Tätä seikkaa ei välttämättä oteta huomioon kehäteiden liikenneteknisiä mitoituksia tehtäessä.

3.4.2 Kaupallisen toiminnan sijoittuminen kaupungeissa

Englantilaisen tutkimuksen mukaan kaupunkien rakenteessa on havaittu kohtia, jonne yritykset kaikkein mieluummin hakeutuvat. Tällaisia alueita ovat: /1/

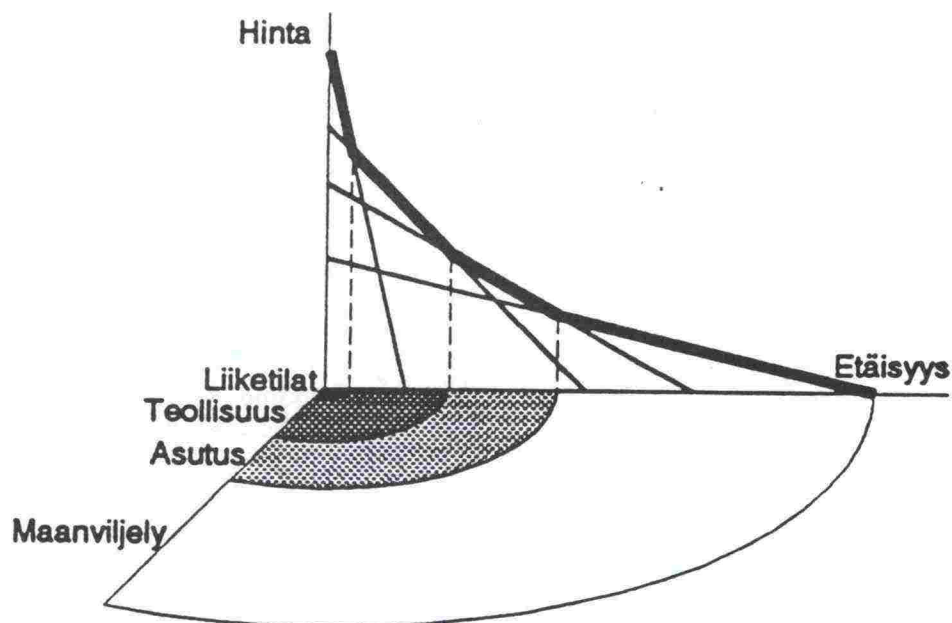
- keskuskauppa-alueen sisä- ja ulkopuolet
- keskustasta pois johtavien väylien varret
- kehäteiden ja ulosmenoteiden risteykset
- kaupunkirakenteen ulkopuoliset alakeskukset

Kuvassa 3.9 on esitetty suosituimmat yritysten sijoittumispaikat kaupunkirakenteessa. Malli ei sellaisenaan sovi kaikkiin kaupunkeihin, mutta samantyyppistä tarkastelutapaa voidaan kehittää myös suomalaisiin kaupunkeihin.



Kuva 3.9 Kaupallisten toimintojen sijoittuminen kaupungissa. /1/

Kaupan sijoittumiseen vaikuttaa sen käyttämän tilan hinta tai vuokra. Se ohjaa paljon tilaa vaativan kaupan ja teollisuuden sekä asumisen pois kaupungin keskustoista, missä tonttien ja rakennusten yleinen hintataso on kalliimpi kuin kauempana keskustasta (kuva 3.10).



Kuva 3.10 Tilakustannukset keskustaetäisyyden funktiona. /6/

3.4.3 Kaupan sijoittumisen edellytykset

Vähittäiskauppa vaatii tietyn minimiväestöpohjan, jotta sen kannattaa sijoittua alueelle. Taulukossa 3.2 on esitetty eri toimialojen vaatimia minimiväestöpohjia. Taulukon taustana on 12 kaupunkia vaikutusalueineen vuonna 1982. /3/

Taulukko 3.2 Vähittäiskaupan vaatimat minimiväestöpohjat. /3/

Kaupan toimiala	vaadittu väestöpohja
Kukkakauppa	3 000
Kemikaalikauppa	5 000
Radio- ja kodinkoneliike	5 000
Kenkäkauppa	7 000
Urheiluliike	8 000
Kirjakauppa	10 000
Laukku- ja nahkatavaraliike	17 000
Musiikkiliike	18 000
Hattukauppa	22 000
Antikvariaatti	30 000
Leikkikalukauppa	45 000
Taideliike	50 000
Tupakkakauppa	yli 50 000
Pitkälle erikoistuneet liikkeet	yli 50 000

Päivittäistavaraliikkeet tulevat toimeen pienemmällä asiakaspotentiaalilla kuin erikoistavaraliikkeet. Päivittäistavaraliikkeet saavat asiakkaansa pääasiassa jalankulkuvirroista, joten ne pyrkivät sijoittumaan sinne, missä ihmisiä liikkuu. Pienissä keskuksissa päivittäistavarakaupat hakeutuvat keskeiselle liikealueelle. Samalle alueelle pyrkivät sijoittumaan myös erikoistavaraliikkeet. Suurta tilaa vaativat erikoistavaraliikkeet, kuten huonekalu- ja autokauppa, sijoittuvat keskusta-alueiden ulkopuolelle halvempien vuokrien ja helpon autolla saavutettavuuden takia.

Tukkukaupat vaativat suuren tilan ja ennenkaikkea hyvät liikenneyhteydet. Tämän vuoksi niiden sijainti onkin ydinkeskusten ulkopuolella. Tukkukaupat pyrkivät sijoittumaan logistisesti ideaalisiin kohtiin, jotta kuljetuskustannukset voidaan minimoida.

3.4.4 Palvelujen sijoittuminen

Palvelut voidaan jakaa kolmeen ryhmään: yksityispalvelut, yrityspalvelut ja julkiset palvelut. Yksityispalvelut kuten parturit, pankit ja elokuvat noudattavat vähittäiskaupan sijaintikäyttäytymistä eli ne hakeutuvat kaupunkien keskustoihin.

Yrityspalveluja ovat esimerkiksi tili- ja mainostoimistot, siivousyritykset ja konsulttiyritykset. Tällaiset yritykset hakeutuvat myös kaupunkien keskustoihin lähelle asiakkaitaan.

Julkisia palveluja ovat mm. kirjastot, postit, koulut ja terveyskeskukset. Näiden palvelujen toiminnassa ei kiinnitetä huomiota sijaintipaikan kannattavuuteen, vaan ne pyritään sijoittamaan niin, että asiointi niissä on mahdollisimman vaivatonta. /3/

4 KAUPUNKIMUODON TULEVAISUUDENNÄKYMÄ

4.1 Yleistä

Luku perustuu osittain talousmaantieteellisen käsitykseen tulevaisuuden kaupunkien muodosta ja koosta. Kaupunkimuoto vaikuttaa oleellisesti siihen, minne yritykset sijoittuvat. Yritysten sijoittumiseen pystyykin vaikuttamaan oleellisin maankäytön suunnittelulla.

Suomessa kannetaan tällä hetkellä huolta kaupunkirakenteen hajautumisesta ja siitä johtuvista ylimääräisistä kustannuksista. Ongelmana on lisäkunnallistekniikan rakentamisesta aiheutuvat kustannukset sekä ihmisten liikkumisesta aiheutuvat kustannukset ja päästöt.

Ruotsalaisen tutkimuksen mukaan (kuva 4.1) työmatkaliikenteen määrät saatiin vähenemään, kun työpaikat sijoitettiin asuinalueiden kanssa samaan yhteyteen. Ihannetilanne oli vaihtoehto, jossa asunnot oli sijoitettu kaupungin

keskustaan ja työpaikat laitakaupungille. Näin minimoitiin kaikkien työmatkat, sillä tosiasiaassa pääosiin talouksista kuuluu kaksi työssäkävijää ja vaikka toinen kävisi työssä omalla asuinalueellaan, joutuu toinen usein matkustamaan pidemmän matkan työpaikalleen. /8/

<p>Nuvarande (1970)</p>	<p>Trafikarbete persontim per dag</p> <p>594 000</p>	<p>Andel kollektiv trafik</p> <p>57,6</p>
<p>Arbetsplatser centralt. Bostäder spridda i ytterområdet</p>	<p>625 000</p>	<p>50,4</p>
<p>Arbetsplatser och bo- städer till fem kärnor i ytterområdet</p>	<p>578 000</p>	<p>48,2</p>
<p>Arbetsplatser till fyra kärnor i ytterområdet. Bostäder spridda i ytterområdet</p>	<p>570 000</p>	<p>48,7</p>
<p>Arbetsplatser spridda i ytterområdet. Bostäder centralt</p>	<p>545 000</p>	<p>50,4</p>

kuva 4.1 Työpaikkojen ja asuntojen sijoittumisen vaikutus työmatka-
liikenteen määrään ja joukkoliikenteen osuuteen ruotsalaisen
tutkimuksen perusteella. /8/

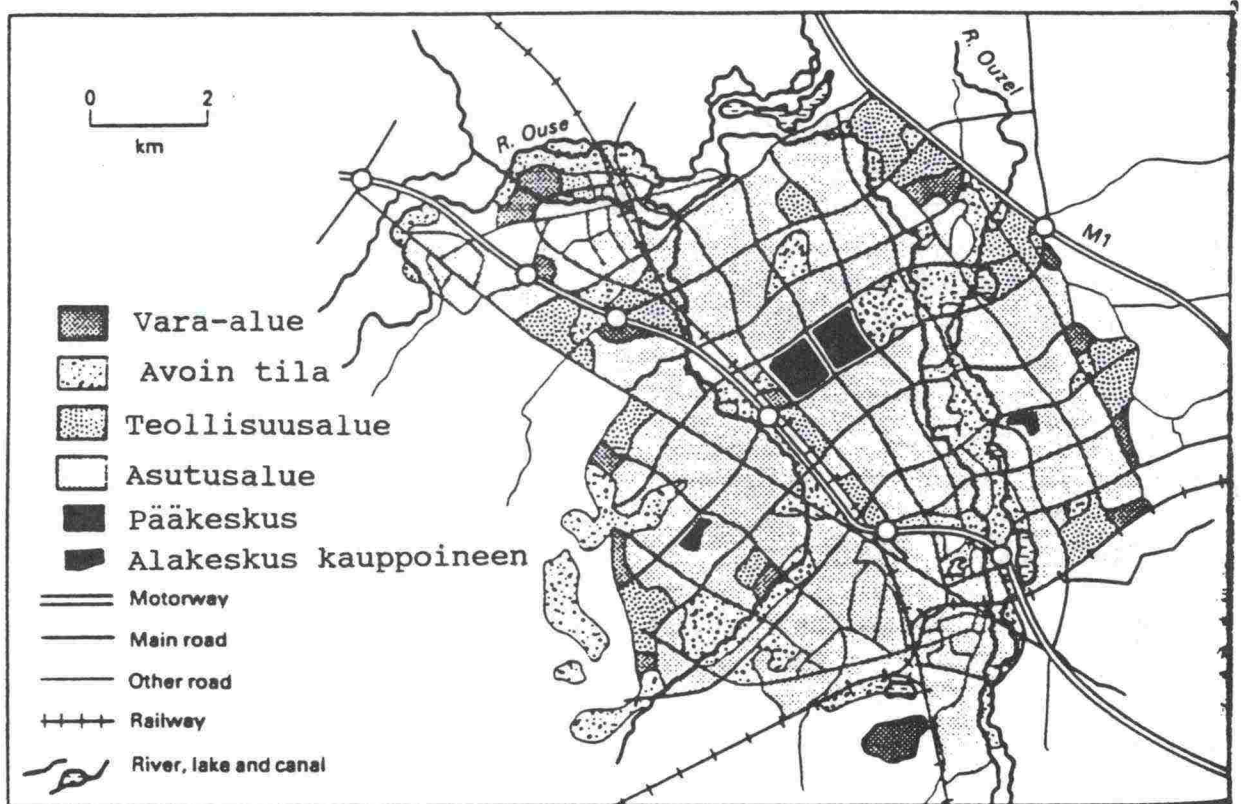
4.2 New Town -kaupunkimalli

Yksi teollisuusmaiden mahdollinen yhdyskuntarakennemuoto on Isossa-Britanniassa esiintynyt "New Town" -tyyppinen rakentaminen. Peruslähtökohtana on, että ihmiset haluavat muuttaa pois ylikansoitetuista ja saastuneista suurkaupungeista pienkaupunkeihin, joista heillä on kuitenkin mahdollisuus hyvien liikenneyhteyksien ansiosta käydä töissä suurkaupunkialueella. Isossa-Britanniassa näitä kaupunkeja onkin jo runsaasti (kuva 4.2).



Kuva 4.2 New Town -tyyppiset kaupungit Isossa-Britanniassa. /1/

Parhaiten tunnettu esimerkki on Lontoon pohjoispuolella sijaitseva Milton Keynesin kaupunki. Se perustettiin vuonna 1967 ja se on suunniteltu 250 000 asukkaalle (kuva 4.3). Vuonna 1987 siellä oli jo 100 000 asukasta ja vuosittainen kasvu on 7000 asukasta. /1/



Kuva 4.3. Milton Keynesin maankäyttömalli. /1/

Kaupungin perustaminen aloitettiin valtion rahoilla. Yksityinen sektori kiinnostui myös alueen rakentamisesta investoiden 1980-luvun alussa 80 miljoonaa puntaa vuosittain alueen rakentamiseen.

Kaupunki voi siis olla esimerkki tulevaisuuden yhdyskuntarakenteesta, jossa asutus ja kaupalliset alueet on erotettu toisistaan vihreillä vyöhykkeillä ja avoimella tilalla. Parantuneet viestintäyhteydet mahdollistavat ihmisten etätyöskentelyn ja samalla asumisen viihtyisästi.

Suomessa voidaan tällaisiksi New Town -tyyppisiksi kaupungeiksi laskea esim. Helsinki-Riihimäki -radan varren kaupungit ja Tampereen alueen lähikuntien keskustaajama-alueet.

5 HAASTATELTUJEN YRITYSTEN SIOITTUMISEN SYYT

5.1 Yleistä

Tutkimus liittyy tielaitoksessa käynnissä olevaan "Liikenne ja maankäyttö"-tutkimusohjelmaan. Asiantuntijahaastattelujen pohjalta kerätyissä aiheissa katsottiin tärkeäksi selvitys siitä prosessista, joka johtaa yrityksen sijoittumiseen liikenteellisen solmukohdan läheisyyteen.

Ongelmalliseksi on myös koettu, että liikenteen ja maankäytön suunnittelu kulkevat liiaksi omina erillisinä prosesseina. Ristiriitatilanteita saattaa syntyä osa-alueiden kohdatessa. Esimerkkinä mainittakoon yrityksen kannalta väärässä paikassa oleva päätien erkanemisramppi. Myös tietynlaisen maankäytön aiheuttama lisäliikennemäärä saattaa aiheuttaa ongelmia, jos liikennemäärät ylittävät tielle lasketun mitoitusliikenteen.

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on selvittää yrityksen sijoittumisprosessia. Haastateltavina olivat sekä yritykset että kunnat, jotta yrityksen sijoittumisprosessi pystyttäisiin hahmottamaan eri osapuolten kannalta.

5.2 Tutkimuksen suoritus

Haastateltavat yritykset pyrittiin valitsemaan mahdollisimman edustavasti eri toimialoilta. Ensisijainen huomio kiinnitettiin valtateihin, joita on jo tutkittu "Liikenne ja maankäyttö"-tutkimusohjelmassa. Tämä tarkoittaa valtatieä 3 välillä Helsinki-Tampere sekä valtatieä 6 Kouvolan kohdalla. Lisäksi mukaan valittiin muutamia yksittäisiä yrityksiä näiden alueiden ulkopuolelta.

Tutkimus suoritettiin haastattelemalla päätöksentekoon ja valmisteluun osallistuneita henkilöitä yrityksissä ja kunnissa. Haastateltavien kanssa sovittiin etukäteen tapaamisesta ja heille lähetettiin samalla materiaalia tutkimuksesta ja ehdotelma keskusteluaiheista (liite 1), joista sitten keskusteltiin tapaamisen aikana.

Yritykset esiintyvät tutkimuksessa anonyymeinä ja tulokset on esitetty ainoastaan toimialaluokitusjaolla.

5.3 Perustiedot yrityksistä

5.3.1 Yleistä

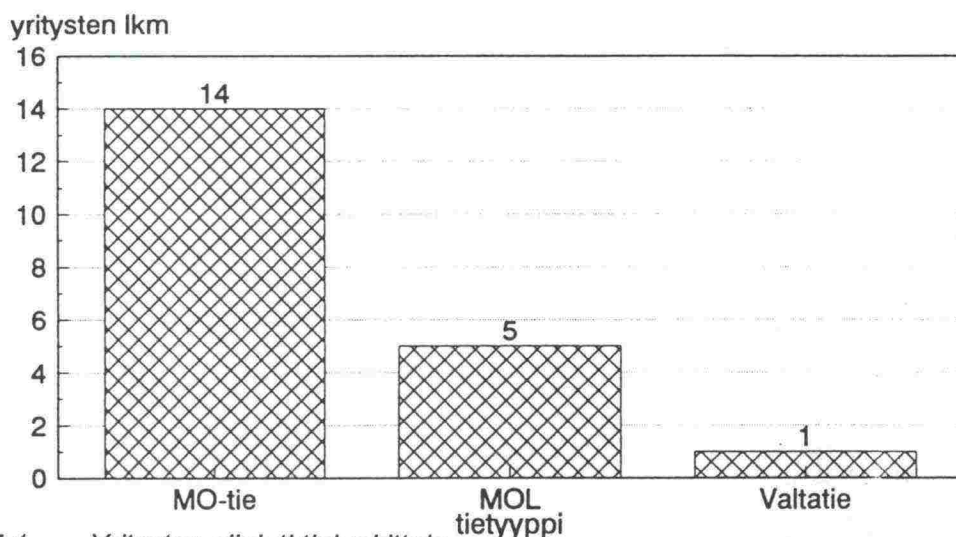
Tutkimuksessa haastateltiin 20 yritystä, jotka sijaitsevat 9 eri kunnan alueella. Sijaintikunnat olivat:

- | | | |
|-------------|-----------|---------------|
| - Helsinki | - Espoo | - Vantaa |
| - Janakkala | - Kerava | - Hämeenlinna |
| - Tampere | - Kouvola | - Kirkkonummi |

Yritykset sijaitsevat valtateiden 1, 3, 4 ja 6 sekä kantatien 51 varrella.

Pääosa yrityksistä sijaitsee moottoritie -luokkaisen tien varrella (kuva 5.1). Yrityksistä vain yksi sijaitsee tasoliittymän välittömässä läheisyydessä ja muut siis eritasoliittymien läheisyydessä.

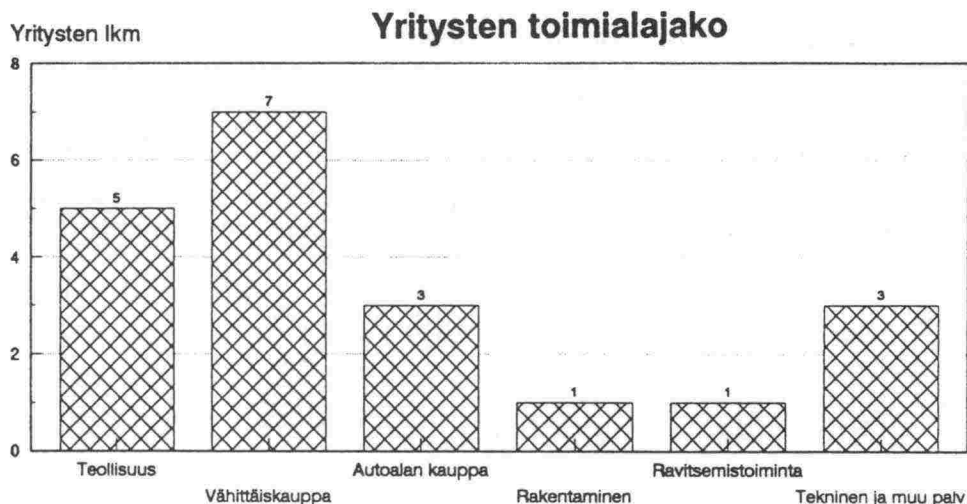
Liittymien ja yritysten voidaan yhtä lukuunottamatta todeta sijaitsevan olemassaolevassa yhdyskuntarakenteessa kiinni. Tosin osa yrityksistä sijoittui aikanaan silloisen taajaman ulkopuolelle.



Kuva 5.1 Yritysten sijainti tieluokittain.

Haastatellut yritykset voidaan jakaa toimialaluokituksen (TOL 1988) mukaan seuraaviin ryhmiin: /10/

- teollisuus
- kauppa (vähittäiskauppa ja moottoriajoneuvojen kauppa)
- tekninen palvelu ja palvelut yrityksille ja muu palvelu
- rakentaminen
- ravitsemistoiminta

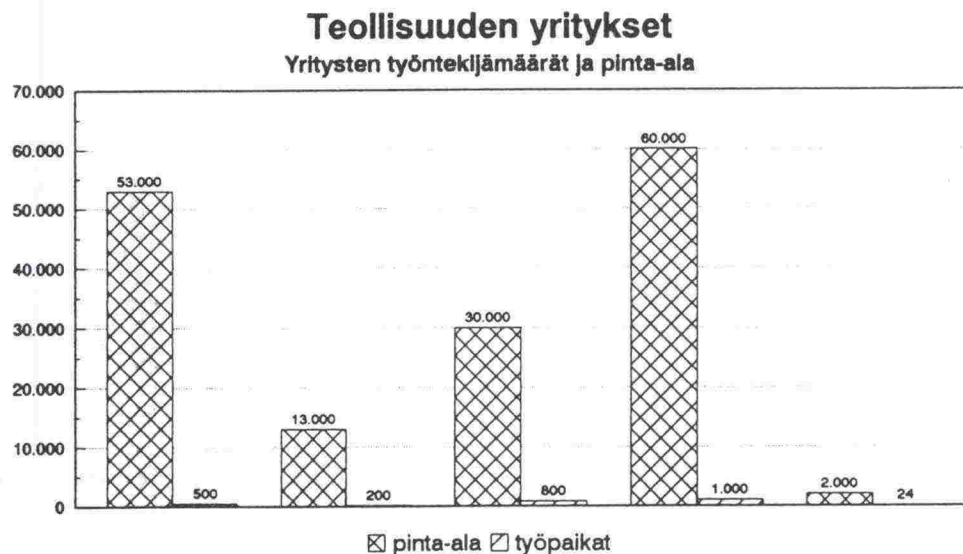


Kuva 5.2 Haastateltujen yritysten lukumäärä toimialaluokittain.

5.3.2 Haastatellut teollisuusyritykset

Teollisuusyritykset käsittivät neljä suurteollisuusyksikköä ja yhden pienteollisuusyksikön. Suurteollisuutta edustivat elintarvikkeiden, juomien ja tupakan valmistus -teollisuus, kustantaminen ja painaminen sekä sähköteknisten tuotteiden ja instrumenttien valmistus. Pienteollisuutta edusti toimiala, joka valmistaa sähkötekniisiä tuotteita ja instrumentteja.

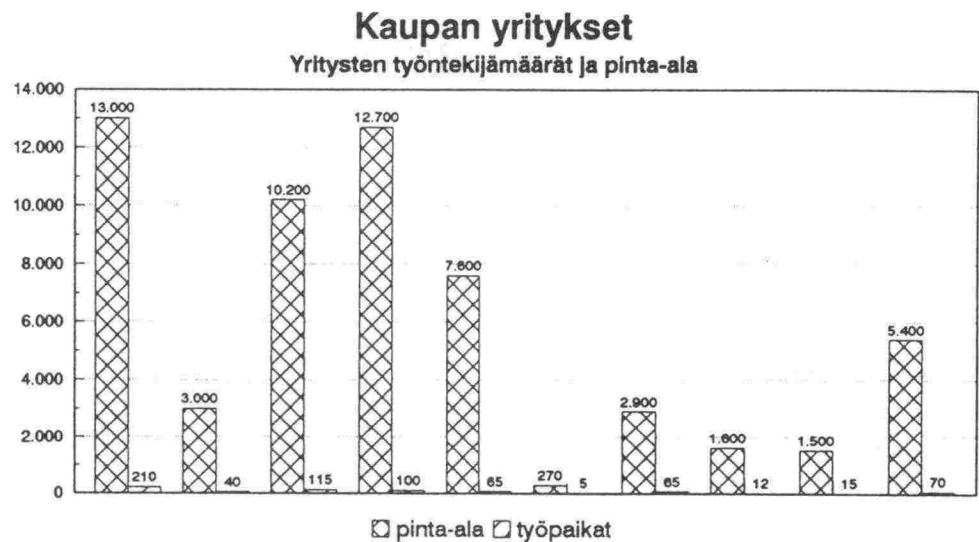
Yritykset olivat sekä kooltaan että työpaikkamääriltään suurimpia haastateltuja yrityksiä. Yritysten koot vaihtelivat 13 000 k-m²:stä aina 5,5 ha:n tehdaskompleksiin. Samoin työntekijämäärät vaihtelivat välillä 200-1000 (kuva 5.3).



Kuva 5.3 Haastateltujen teollisuusyritysten koko (k-m²) ja työpaikkamäärä.

5.3.3 Kaupan ja rakentamisen yritykset

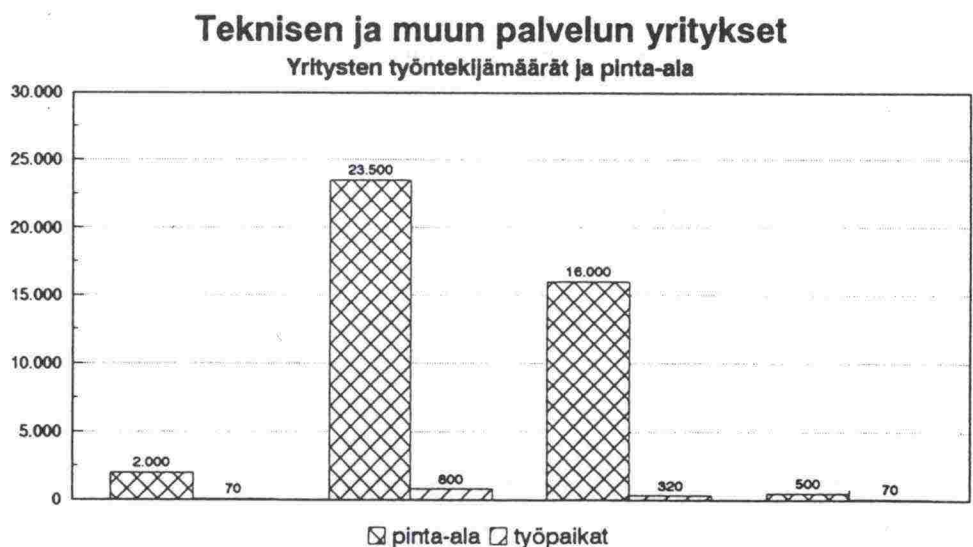
Rakentamista edusti rakennusalan tuotteita valmistavan yrityksen aluekonttori. **Kauppaa** edusti kuusi vähittäiskaupan yritystä sekä kolme moottoriajoneuvojen kauppaa. Lisäksi haastatelluista yrityksistä yksi harjoitti tukkukauppaa. Näiden yritysten koko vaihteli melkoisesti, samoin työpaikkamäärät (kuva 5.4).



Kuva 5.4 Haastateltujen kaupan yritysten koko ($k-m^2$) ja työpaikkamäärä.

5.3.4 Majoitus- ja ravitsemistoiminnan sekä teknisen palvelun ja muun palvelun yritykset

Majoitus- ja ravitsemistoimintaa harjoitti haastatelluista yksi yritys. Teknistä palvelua ja palveluja liike-elämälle edusti yksi tietojenkäsittelypalveluyritys, yksi teknisen palvelun yritys ja yksi muun palvelun yritys. Yritysten koot ja työpaikkamäärät on esitetty kuvassa 5.5.



Kuva 5.5. Haastateltujen teknisen palvelun yritysten koko ($k-m^2$) ja työpaikkamäärä.

5.4 Yritysten sijoittumisprosessi toimialoittain

5.4.1 Yleistä

Kaikkien yritysten sijoittumisella on oma historiansa. Tässä luvussa tarkastellaan sijoittumisprosessin etenemistä yrityksen näkökulmasta. Toimialoittain on havaittavissa tiettyjä yhtäläisyyksiä.

5.4.2 Teollisuusyritysten sijoittumisprosessi

Teollisuusyrityksille oli yhteistä, että ne muuttivat pois vanhoista tiloistaan ja syynä oli toimitilojen riittämättömyys. Eräänä syynä muutolle oli myös huono logistinen sijainti.

Haastatellut neljä suurinta teollisuusyksikköä olivat Suomen mittakaavassa niin suuria, että niiden sijoittuminen aiheuttaa suuria vaikutuksia kunnassa. Siksi olikin selvää, että eri kunnat ilmaisivat kiinnostuksensa saada yritys alueelleen. Syntyi jopa kilpailua kuntien kesken. Viidestä yrityksestä neljä muuttikin uuden kunnan alueelle ja viideskin harkitsi sitä, mutta tällöin vanha sijaintikunta paransi tarjoustaan ja yritys jäi vanhan sijaintikuntansa alueelle.

Yrityksille oli selvästi tärkeää, että kunnan "virkamiesinfrastruktuuri" on pätevää ja kunnan toiminta muutenkin nopeaa ja joustavaa. Suurien kaupunkien jäykkää byrokratiaa pidettiin jopa esteenä sijoittumiselle.

Suurten teollisuusyksiköiden tuloon ei kunnilla ole yleensääkään mahdollisuuksia varautua siten, että liikenneverkko olisi mitoitettu sen mukaisesti. Haastatellut yritykset ovat kuitenkin kaikki saaneet haluamansa liikennejärjestelmän lähialueelleen. Yksi eritasoliittymä on rakennettu päätielle sijoittuvan yrityksen pyynnöstä. Vaihtoehtona olisi ollut, että yritys ei tule kyseiselle paikalle.

Näiden yritysten sijoittumisen perusteella voidaan sanoa, että tietyt kunnat ovat hyvin aktiivisia ja pyrkivät hankkimaan yrityksiä alueelleen. Merkittävä tekijä on myös kunnan yleinen politiikka. Jotkut kunnat ovat keskittyneet pääasiassa asukkaiden saamiseen alueelleen. Tällöin yritysten on ollut helppo hakeutua niihin kuntiin, jotka ovat olleet aktiivisia.

5.4.3 Vähittäiskaupan ja tukkukaupan sijoittumisprosessi

Vähittäiskaupoista neljä oli selkeästi automarkettyyppisiä tavarataloja, yksi oli kaupunkirakenteessa kiinni oleva sekä autolla että kävellen saavutettavissa oleva tavaratalo ja yksi vähittäiskaupan liike palveli lähes yksinomaan valtatien käyttäjiä.

Kauppojen sijainnin valinta on selkeä. Yritys pyrkii sijoittumaan sinne, missä liikkuu paljon ihmisiä. Ihanteellinen sijainti kaupan kannalta on sellainen, jossa ihmiset voivat asioida kaupassa joko omalla autolla tai joukkoliikenteen avulla.

Tällaisia paikkoja ovat esim. kaupunkirakenteen lähellä olevat päätien eritasoliittymät.

Vanhimmalla haastatetulla automarketilla, joka aloitti toimintansa 1970-luvulla, oli aluksi vaikeuksia saada toimilupaa elintarvikkeiden myyntiin. Vastustus tuli tällöin valtakunnan tasolta ei kunnan. Poikkeusluvalla yritys pystyi kuitenkin myymään tuotteitaan, kunnes virallinen lupa elintarvikkeiden myyntiin saatiin. Yrityksen johto oli käynyt ennen investointipäätöstä ulkomailla tutustumassa kyseisen mallisiin automarketteihin.

Vähittäiskaupan sijoittumisprosessille on tyypillistä, että yritykset ovat itse hyvin aktiivisia ja tekevät kunnille ehdotuksia omasta sijoittumisestaan.

Yleisimmin prosessiin ovat osallistuneet kaupan keskusliikkeet, jotka sitten ovat vuokranneet tilat kauppiaan käytettäväksi. Eräässä tapauksessa oli vanhasta teollisuusvarastosta tehty myymälä ja rakennuttaja otti ensin suoraan yhteyttä kauppiaaseen ja vasta sen jälkeen kaupan keskusliike tuli mukaan keskusteluihin.

Automarketin menestyminen tietyllä alueella on aiheuttanut myös muiden keskusliikkeiden automarkettien hakeutumisen samalle alueelle.

Puhtaasti ohikulkuliikennettä palvelevan kaupan sijoittumisen suhteen ei kauppiaalla ollut vaihtoehtoja, vaan se sijoittui paikkaan, johon vuokranantaja tahtoi sen sijoittuvan.

Tukkukaupan sijoittumiselle on olennaisesti tärkeintä hyvä logistinen sijainti. Yritykset hakeutuvat mieluummin pääteiden risteyksiin. Mahdolliset tonttikustannukset ja muut rakentamisesta johtuvat kustannukset kompensoituvat nopeasti säästyneissä logistisissa kustannuksissa.

5.4.4 Moottoriajoneuvojen kaupan sijoittumisprosessi

Moottoriajoneuvoja myyvien yritysten sijoittumiselle on tyypillistä, että ne pyrkivät sijoittumaan samalle alueelle. Yritysten asiakaskunta on sellaista, että varsinaisia heräteostoja ei tehdä.

Sijoittumista helpottaa se, että merkkiuskolliset asiakkaat tulevat lähes minne tahansa, mutta eri merkkien välillä harkitseva liikkuu mieluummin alueella, jolla on monta moottoriajoneuvojen yritystä sijoittuneena lähekkäin.

Nämä yritykset painottavat sijainnissaan myös päätien läheisyyttä, joka mahdollistaa asiakkaalle hyvän koeajomahdollisuuden. Moottoriajoneuvojen kauppa kuuluu tilaa vaativien tavaroiden kaupan piiriin, joten luonnollinen sijainti tonttikustannusten takia on yhdyskuntarakenteen ulkopuolella.

Haastatelluille yrityksille oli myös tärkeää, että ne näkyvät päätielle ja saavat samalla mainosta tuotteelleen.

Syynä muuttoon nykyiselle paikalle oli kaikilla yrityksillä halu kasvattaa toimitilojen myyntikapasiteettia. Lisäksi yksi yrityksistä halusi pois kaupungin keskustasta, tosin myös kapasiteettisyyistä johtuen.

5.4.5 Ravitsemistoiminnan yritysten sijoittumisprosessi

Haastateltu ravitsemistoimintaa harjoittava yritys pyrkii löytämään toimipaikansa siten, että näkyvyys olisi erinomainen ja saavutettavuus helppo. Asiakkaansa yritys saa pääasiassa autoilla ohi ajavasta liikennevirrasta.

Yrityksen sijainti tienvarressa edellyttää vähintään 10 000 ajoneuvon vuorokausiliikennettä. Yritykselle parhaita sijaintipaikkoja ovatkin päätieverkon teiden risteysalueet ja tällöin eritasoliittymien välitön läheisyys.

Tärkeä seikka yritykselle oli myös se, että tiellä oleva nopeakäyttö ei saa olla liian suuri (yli 80 km/h), koska tällöin asiakkaiden saanti tieverkolta vaikeutuu.

5.4.6 Rakentamiseen liittyvien yritysten sijoittumisprosessi

Haastateltu yritys kuvaa hyvin sitä tilannetta, mikä vallitsee rakennusalaalla tällä hetkellä, mutta tämän tutkimuksen kannalta se ei anna oikeaa kuvaa rakentamiseen liittyvien yritysten sijaintipaikan valinnasta.

Kyseinen yritys oli ajautunut muuttoon keskustan toimitiloista uuteen paikkaan moottoritien eritasoliittymän läheisyyteen sen vuoksi, että rakennusyhtiö ei ollut saanut myytyä rakentamaansa toimitilaa muille yrityksille.

5.4.7 Teknisen palvelun ja muun palvelun yritysten sijoittumisprosessi

Haastatellut yritykset edustivat korkean teknologian yrityksiä (konsulttitoiminta, tietojenkäsittely ja laboratoriotekniikka).

Sijoittumisprosessissa on jälleen tärkeänä tekijänä ollut kunnan aktiivisuus saada yritys omalle alueelleen.

Kaikki yritykset muuttivat toimipisteestä toiseen ja kaikille oli tärkeää ammattitaitoisen työvoiman pitäminen itsellään, joten mikään yrityksistä ei muuttanut erityisen pitkää matkaa. Laboratoriotekniikan yrityksellä oli tärkeää löytää toimivat toimitilat mahdollisimman läheltä yrityksen aikaisempia tiloja ja yritys sijoittui sattumalta liikenteellisen solmukohdan läheisyyteen.

Konsulttiyritykselle oli tärkeintä sijoittumisessaan lentokentän läheisyys ja helppo saavutettavuus lentokentälle ja päinvastoin. Yrityksessä käy päivittäin

noin 100 vierasta, joista yli 80 % saapuu lentokoneella. Tässä tapauksessa helppo pääsy lentokentälle merkitsi myös sijaintia tieliikenteellisessä solmukohdassa.

Tietojenkäsittelypalvelua edustavalle yritykselle oli tärkeää työntekijöiden hyvä pääsy työpaikalleen. Tosin voimakas työttömyys on lisännyt työntekijöiden pysyvyyttä yrityksessä, mutta tilanne saattaa muuttua, jolloin myös työpaikan sijainnilla on merkitystä työntekijälle. Yrityksen sijaintipaikan valintaan vaikutti myös huomattavasti kunnan aktiivisuus löytää hyvä toimipaikka yritykselle. Lentokentän läheisyyttä pidettiin hyvänä asiana, mutta sen merkitys ei ollut niin oleellinen kuin konsulttiyrityksessä.

Tietojenkäsittelyfirmaa haastatellessa tuli esille sellainen teoreettinen vaihtoehto, että yritys sijaitsisi jossain "metsän keskellä", koska periaatteessahan yritys ei tarvitse kuin sähköä ja tietoliikenneyhteydet toimiakseen. Näin suuressa yksikössä (yli 300 työntekijää) se ei kuitenkaan ole mahdollista, koska mm. työntekijöiden puoliset haluavat myös työskennellä ja lasten päivähoito pitäisi järjestää jne.

5.5 Haastateltujen yritysten syyt sijoittumiseen liikenteellisen solmukohdan läheisyyteen

5.5.1 Yleistä

Haastattelujen yhteydessä yrityksille esitettiin valittavaksi erilaisia syitä, mitkä olivat vaikuttaneet eniten yrityksen sijoittumiseen. Valinta tuli tehdä seuraavien syiden perusteella:

- edullinen tontin hinta tai vuokra
- kunnan tarjoamat edut
- inhimilliset tekijät
- hyvät liikenneyhteydet
- muu syy, mikä?

Kunnan tarjoamilla eduilla tarkoitettiin sitä, että kunta toiminnallaan ja aktiivisuudellaan edesauttoi yrityksen valintaa sijoittua kyseisen kunnan alueelle.

Inhimillisillä tekijöillä tarkoitettiin sitä, että esim. joku haluaa perustaa yrityksen asuinseudelleen tai yritys haluaa sijoittua niin, että siitä ei aiheudu vaikeuksia omille työntekijöilleen.

Hyvät liikenneyhteydet tarkoittaa, että yrityksen sijainnin syynä on nimenomaan valtatieen liittymän läheisyys.

Lisäksi jos yrityksellä oli jokin **muu syy, mikä** vaikutti sen sijoittumiseen, se oli mahdollisuus tuoda julki.

Haastateltavaa pyydettiin esittämään tärkein syy yrityksen sijoittumiseen sekä mahdollisesti muita tärkeitä syitä, jotka vaikuttivat sijoittumisprosessiin.

5.5.2 Tulokset

Ensisijaisena syynä yritysten sijoittumiseen mainittiin hyvät liikenneyhteydet. Tämä oli tärkeimpänä syynä kaikkiaan 13 yritykselle.

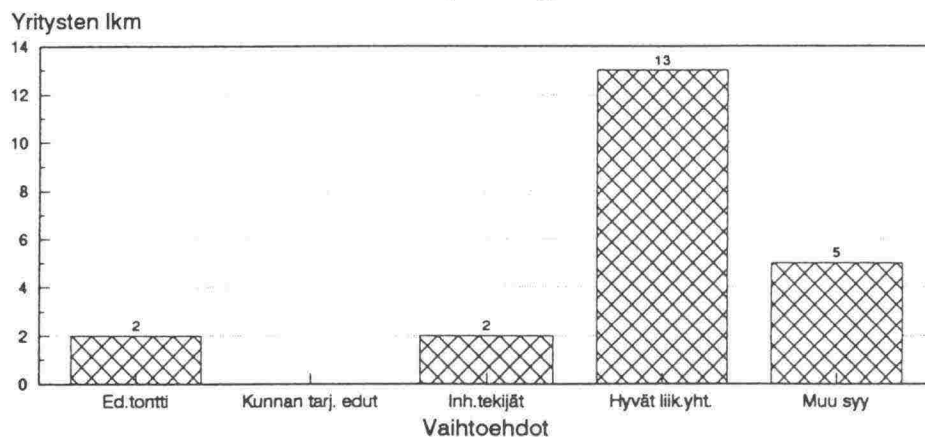
Vaikka useat yritykset pitivät kunnan aktiivisuutta merkittävänä tekijänä, ei kukaan ilmoittanut sitä kuitenkaan tärkeimmäksi tekijäksi sijaintipäätöstä tehtäessä.

Huomionarvoista on myös se, että tieliikenteellisten solmukohtien läheisyyteen ajautuu myös muita kuin liikennehakuisia yrityksiä.

Toissijaisena syynä korostui kunnan aktiivisuus ja sen tarjoamat edut (kuva 5.7)

Syyt yritysten sijoittumiseen

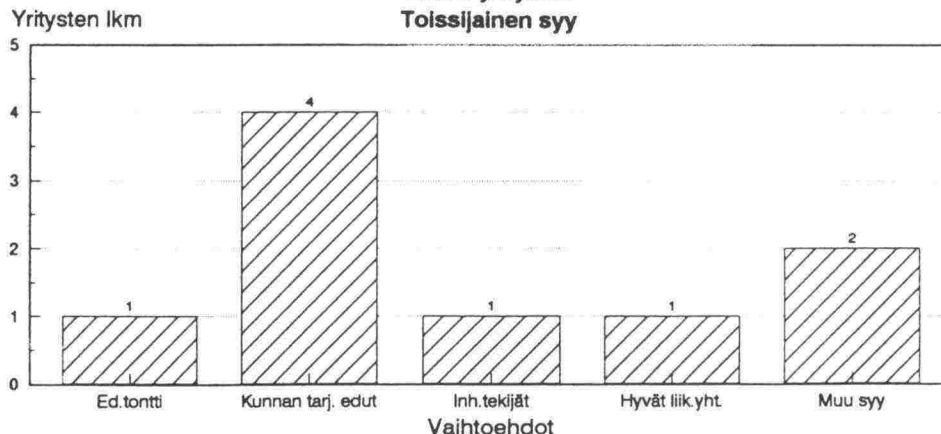
Kaikki yritykset
Ensisijainen syy



Kuva 5.6 Yritysten sijoittumisen syyt tieliikenteen liittymien läheisyyteen.

Syyt yritysten sijoittumiseen

Kaikki yritykset
Toissijainen syy



Kuva 5.7 Yritysten toissijaiset syyt sijoittumiselleen.

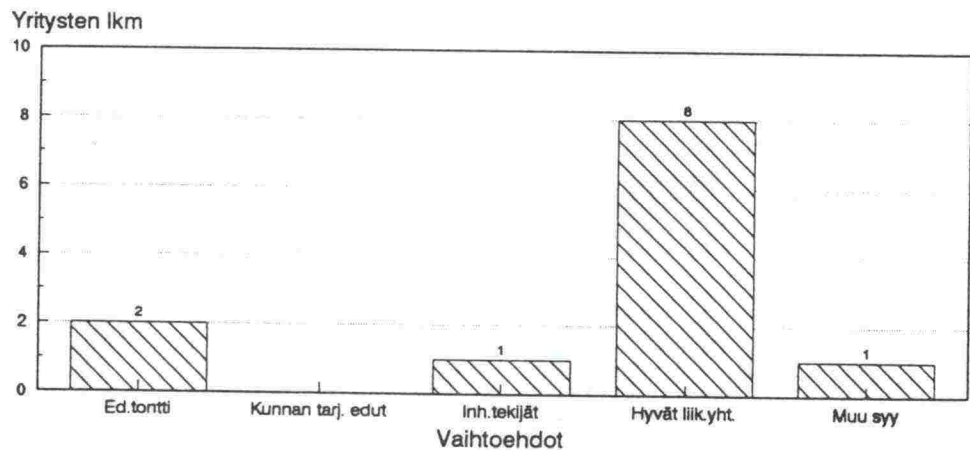
Yritysten sijoittumisessa oli eri toimialojen kesken havaittavissa eroja. Kaupan sijoittumisen tärkeimpänä syynä olivat hyvät liikenneyhteydet (kuva 5.8). Vähittäiskaupan yrityksissä tämä vielä korostuu, sillä haastatelluista kuudesta yrityksestä viisi piti hyviä liikenneyhteyksiä tärkeimpänä syynä sijoittumiselleen ja kuudeskin piti sitä merkittävänä syynä.

Teollisuusyrityksillä on päätöksentekoprosessissa sijoittuminen yksi osatekijä ja silloin ei hyvien liikenneyhteyksien merkitys välttämättä ylikorostu (kuva 5.9), kuten tässäkin haastattelututkimuksessa kävi.

Korkean teknologian yritysten osalta hyvät liikenneyhteydet olivat merkittävä tekijä, mutta ei pelkästään tieyhteydet vaan myös lento sekä raideliikenneyhteydet (kuva 5.10).

Syyt yritysten sijoittumiseen

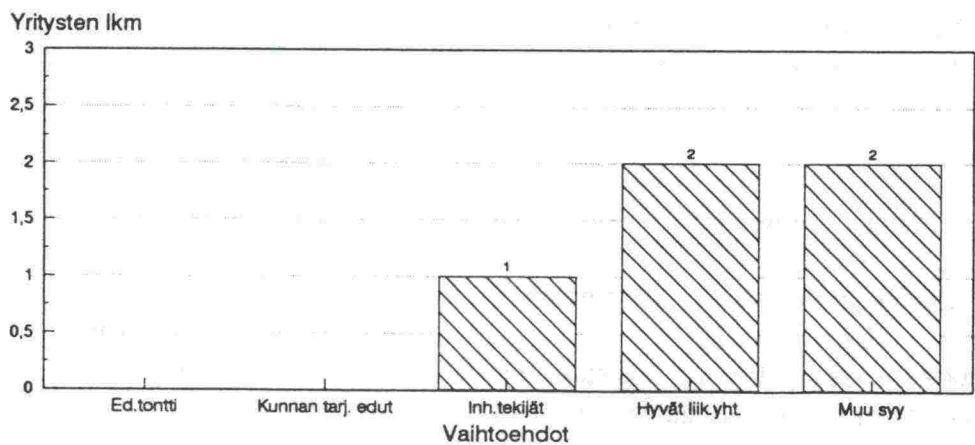
Kaupan yritykset



Kuva 5.8 Kaupan yritysten sijoittumisen syyt

Syyt yritysten sijoittumiseen

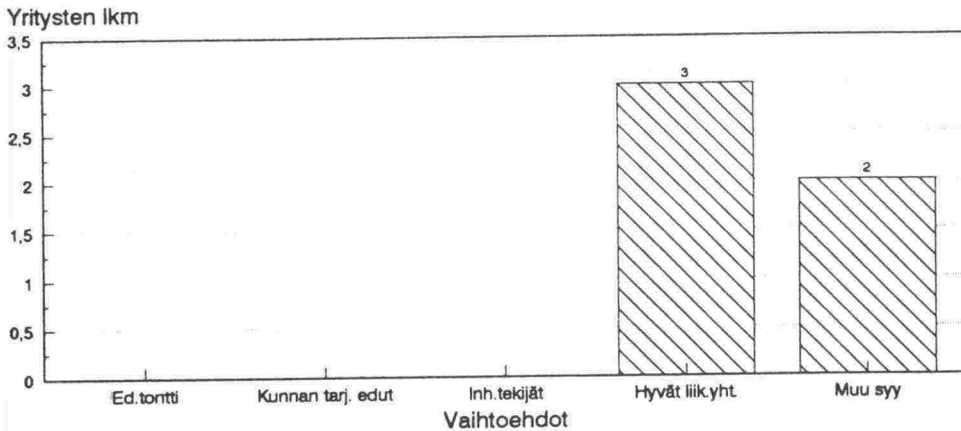
Teollisuusyritykset



Kuva 5.9 Teollisuuden yritysten sijoittumisen syyt.

Syyt yritysten sijoittumiseen

Rakentaminen, ravitsemistoiminta, tekninen ja muu palvelu yritys



Kuva 5.10 Rakentamisen, ravitsemistoiminnan sekä teknisen ja muun palvelun yritysten sijoittumisen syyt.

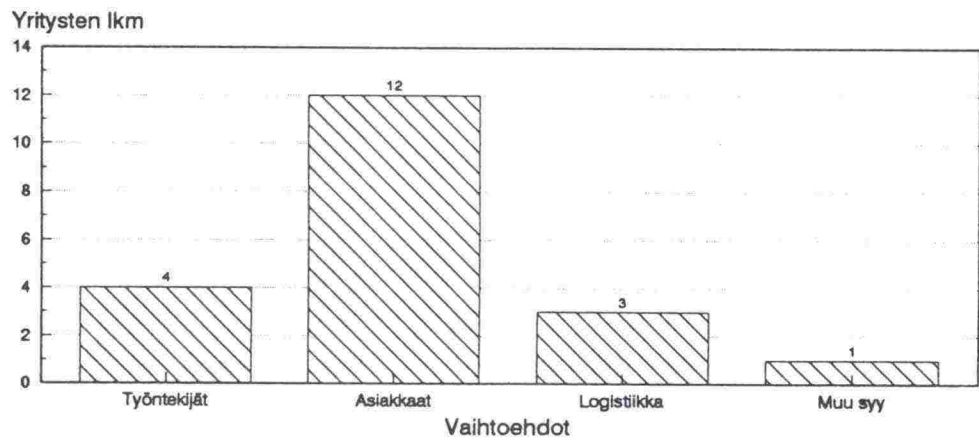
Kohdan muu syy oli valinnut kaikkiaan viisi yritystä. Näiden yritysten sijoittumisen syinä esitettiin seuraavaa:

- Yrityksen oli pakko lähteä vanhasta toimipisteestään ja kyseinen uusi paikka oli tarjolla. Paikkaan, jonne he olisivat halunneet mennä, ei ollut tiloja tarjolla. Ainoa vaihtoehto
- Yrityksen vanhat tilat olivat käyneet liian pieniksi eivätkä tekniset uudistukset olisi olleet mahdollisia vanhoissa toimitiloissa. Pyrittiin löytämään tilat mahdollisimman läheltä yrityksen vanhoja toimitiloja. Sattumalta ne löytyivät moottoritien eritasoliittymän läheltä.
- Teollisuusyritys sijoittui kuntaan, jossa kunnan virkamiehillä oli hyvä tekninen taitotaso ja osaaminen. Kunnassa oli hyvä "infrastruktuuri-ilmapiiiri" ja yrityksen oli joustavaa työskennellä sijoittumiseen liittyvissä asioissa kunnan kanssa.
- Yritys halusi pitää omat ammattitaitoiset työntekijänsä, joiden tilalle uusien kouluttaminen olisi kestänyt ainakin vuoden, ja sijoittui niin, että yrityksen työntekijöille ei tullut ongelmia työmatkansa takia. Lisäksi yritys saa ilmaista mainostilaa sijaitessaan siten, että se näkyy hyvin päätielle.
- Yritys joutui muuttamaan toimitiloihinsa, koska emoyhtiö käski. Syynä oli toimistorakennus, joka ei ollut mennyt kaupaksi rakennuttajan toivomalla tavalla ja näin tilat saatiin ainakin osittaiseen käyttöön.

Haastatteluissa yrityksiltä kysyttiin myös (liite 1), miten liikenneyhteydet vaikuttavat yrityksen toimintaan. Kysymys oli kolmiosainen ja vaikutuksia kysyttiin sekä asiakkaiden, työntekijöiden että logistiikan kannalta. Samassa yhteydessä kysyttiin, mikä näistä tekijöistä oli vaikuttanut eniten yrityksen sijaintiin.

Merkittävimmäksi tekijäksi (kuva 5.11) mainittiin asiakkaat. Tämä selittyy kauppan yritysten suurella osuudella haastatelluista yrityksistä. Yllättävää ehkä on, että työntekijät ovat merkitsevämpi tekijä kuin logistiikka, vaikka puhutaan yrityksistä, jotka sijaitsevat logistisesti hyvillä paikoilla. Toisaalta tätä selittää se, että yritykset pyrittiin löytämään mahdollisimman eri toimialoilta.

Syyt yritysten sijoittumiseen Yrityksen kohderyhmien vaikutus sijaintipäät.



Kuva 5.11 Yrityksen kohderyhmien vaikutus sijaintipäätökseen.

5.6 Yhteenveto

Liikenteellisten solmukohtien läheisyyteen hakeutuu pääasiassa liikennehakuisia yrityksiä, kuten päivittäistavarakauppoja (automarketteja). Tämä onkin hyvin luonnollinen tulos ja se tukee lähtöolettamuksia.

Mielenkiintoisempaa on muiden kuin liikennehakuisten yritysten sijoittuminen kyseisille paikoille. Haastatteluissa tuli esille sijoittumisen syitä, jotka eivät olleet liikennehakuisia. Tällaisia olivat esim. kunnan aktiivisuus saada yrityksiä alueelleen mm. nopealla lupahakemus käsittelyllä, halu pitää työntekijät yrityksen palveluksessa, emoyhtiön mahtikäsky tai halu saada toimivat tilat mahdollisimman läheltä entistä sijaintipaikkaa.

Useassa yrityksessä koettiin myös positiivisena se, että työntekijät pääsevät helposti työpaikalleen, jolloin hyvät liikenneyhteydet ovat välttämättömät. Usein toivottiin kuitenkin parempia joukkoliikenneyhteyksiä. Tosin pääosa eri yritysten työntekijöistä kulkee työmatkat omalla autolla.

Suurteollisuuden sijaintipäätökset ovat pitkällisen harkinnan ja tutkimuksen tuloksia. Yritykset valitsevat sijaintipaikkansa siten, että se on taloudellisesti mahdollisimman kannattavaa. Yrityksille on tärkeää, että se pystyy

työskentelemään kunnissa ammattitaitoisten ihmisten kanssa. Asia saattaa nousta kriteeriksi sijaintipaikkaa valittaessa kahden muuten tasaväkisen ehdokkaan väliltä.

Myös inhimilliset tekijät saattavat vaikuttaa yritysten sijaintiin. Todellista sijaintipäätöstä on kuitenkin tekemässä usein vain yksi henkilö ja hänen henkilökohtaiset mieltymyksensä ja kokemisensa saattavat vaikuttaa yrityksen sijoittumiseen. Yrityksen sijainti ei tällöin välttämättä ole talousmaantieteen teorioiden mukainen.

6 KUNTIEN NÄKÖKULMA YRITYSTEN SIOJTTUMISEEN

6.1 Yleistä

Yrityksen sijoittuessa johonkin paikkaan Suomessa, se joutuu joko itse tai rakennuttajan välityksellä aina neuvottelemaan kyseessä olevan kunnan kanssa tulostaan alueelle.

Yrityshaastatteluissa kävi ilmi, että kuntien suhtautuminen yrityksiin vaihteli paljon. Osa kunnista oli hyvinkin aktiivisia ja pyrki saamaan yrityksiä alueelleen, kun taas toisten kuntien aktiivisuus oli yritysten mielestä olematonta.

Merkittävä tekijä kunnan aktiivisuuteen on ollut lähtökohtatilanne työpaikkaomavaraisuuden suhteen. Jos se on ollut hyvä, kunnan ei ole tarvinnut keskittyä houkuttelemaan yrityksiä alueelleen, vaan päähuomio on ollut esim. asuminen tuotannossa ja työntekijöiden ja sitä kautta verotulojen saamisessa. Tämä seikka on aiheuttanut sen, että kunta on koettu yritysten näkökulmasta nui-vasti suhtautuvaksi heihin. Yritykset eivät sinänsä ole hyviä veronmaksajia kunnalle, vaan pääasiallisen hyödyn kunnat saavat niistä, jos yrityksen työntekijät muuttavat kunnan alueelle veronmaksajiksi.

Yrityksen sijoittumiseen johtavan tapahtumaketjun selvittämiseksi kokonaisuudessaan nähtiin tärkeäksi haastatella myös kuntien kaavoituksesta vastaavia henkilöitä. Haastatteluissa oli ensisijaisena mielenkiinnon kohteena haastattelujen yritysten sijoittuminen ja siihen liittyvät erityispiirteet. Lisäksi keskusteluissa käytiin läpi kunnan yleinen suhtautuminen yrityksiin ja niiden sijoittumiseen kunnan alueelle. Kunnat esiintyivät tutkimuksessa anonyymeinä samoin kuin haastatellut yritykset.

6.2 Haastateltujen yritysten sijoittumisen eteneminen kunnassa

6.2.1 Teollisuusyritykset

Kunnat, jotka olivat halunneet ja saaneet teollisuusyritykset alueelleen, järjestivät myös helposti tarvittavat kaavamuutokset ja rakennusluvut yrityksille. Voidaan jopa joissakin tapauksissa sanoa, että byrokratia hoidettiin niin nopeasti kuin se lain mukaan on mahdollista.

Teollisuusyritykset, jotka olivat päättäneet tulla kunnan alueelle, toivat mukanaan niin paljon työpaikkoja kunnille, että niillä ei ollut huomautettavaa yrityksen tulon johdosta.

Koska yritykset haluttiin alueelle, kunnat pyrkivät myös järjestämään tontit niille, joko siten että yritykset itse ostivat sen yksityisiltä henkilöiltä tai kunta osti ja myi edelleen yrityksille.

Kilpailuvalttina teollisuusyrityksiä saadakseen kunnat käyttävät mm. joustavaa ja nopeaa lupahakemuskäsittelyä ja edullista energian hintaa.

6.2.2 Kaupan yritykset

Vähittäiskaupan sijoittumisen suhteen on kunnissa vastakkaisia näkemyksiä. Tietyt kunnat haluavat alueelleen kauppakeskuksen ottamatta huomioon naapurikunnissa kaavailtuja vastaavanlaisia ja samoista asiakkaista kilpailevia yrityksiä.

Kaikissa haastatelluissa kunnissa on tai niissä suunnitellaan kyseisiä kauppakeskuksia tai automarketteja.

Vähittäiskaupalla on halukkuutta perustaa automarketteja ja kauppakeskuksia enemmänkin ja juuri hyvien liikenneyhteyksien varrelle eli päätien liittymien läheisyyteen.

Osa kunnista pyrkii kuitenkin hillitsemään tätä kasvua, koska yleensä vähittäiskaupan suuryksikkö aiheuttaa pienempien kauppojen taloudellisen ahdingon lähialueilla.

Yhdessä tapauksessa oli automarket-tyyppinen kauppa päässyt tulemaan kunnan alueelle "vahingossa". Entisestä teollisuuden varastohallista oli tehty kaavamuutos ja siihen oli rakennuttaja hakenut rakennuslupaa vähittäiskaupan myymälälle. Lautakunta katsoi luvan olevan muuttuneen kaavan mukainen ja myönsi luvan. Asiassa kuulematta jäänyt kunnan asemakaavatoimisto ei olisi missään tapauksessa hyväksynyt kaupan sijoittumista.

Moottoriajoneuvojen kauppojen suhteen kuntien ei ole tarvinnut olla mitenkään erityisen aktiivisia, sillä ne pyrkivät keskittymään aina kaikki samalle seudulle. Ongelmana on kunnissa ollut, ettei kaavoitus aina ole suunniteltu siten, että kaikki halukkaat autokauppiat mahtuisivat kyseiselle alueelle.

6.2.3 Tekninen palvelu, palvelut yrityksille ja muut palvelut

Yritykset toimivat tyypillisesti toimistorakennuksissa, jotka ne itse omistavat tai joissa ne ovat vuokralla. Haastatellut yritykset omistivat itse rakennuksensa ja olivat toimineet niissä rakennuttajina. Tämän vuoksi ne olivat olleet kiinteässä yhteistyössä kunnan kanssa sopivaa sijoittumispaikkaa etsittäessä.

Kuntien kaavoitusviranomaiset eivät jälkikäteen suhtaudu kovinkaan myönteisesti siihen tapahtumaketjuun, joka johti haastateltujen yritysten sijoittumiseen kyseisille paikoille. Kunnan poliitikoilla oli tällöin erittäin suuri halu saada yritykset alueelleen ja niille löydettiin paikka, joka ei kuitenkaan kunnan kaavoitusviranomaisten mielestä ollut sovelias. Onkin huomionarvoista, että kunnat eivät aseta yritysten toimia millään tavalla kyseenalaisiksi, vaan enemmän omat toimintatapansa.

6.2.4 Rakentaminen ja ravitsemistoiminta

Rakentamiseen liittyvät useimmiten rakennusyritysten toimistorakennukset, joiden osalta kunnat toimivat kuten edellä käsitellyissä tapauksissa.

Ravitsemistoimintaa edustanut pikaruokaa myyvä yritys on hakeutunut lähes kaikkien haastateltujen kuntien alueelle. Kunnilla ei yleensä ole ollut mitään yrityksen tulemistä vastaan. Yritys pyrkii sijoittumaan joko liikenteellisen solmukohdan läheisyyteen tai kauppakeskukseen. Ainoa asia, mistä yritys on joutunut keskustelemaan, on toimitilan ulkonäkö.

6.3 Yhteenveto ja erityispiirteitä

Useat kunnat pitivät tärkeänä, että yritykset haluavat näkyä. Yritykset ovat ilmaisseet kunnille suoraan halunsa sijoittua päätien varteen, jotta he samalla saisivat ilmaista mainostilaa itselleen. Myös helppo saavutettavuus on tärkeää, joten luonnollinen sijaintipaikka on tällöin päätien eritasoliittymän lähialue.

Kunnilla ei yleensä ole ollut mitään kunnianhimoista tavoitetta sijoittaa yrityksiä näille paikoille, vaan yritykset ovat itse osoittaneet kiinnostusta sijoittua näin. Kunnissa pidettiin yrityksiä myös tietyllä tavalla "sopuleina": samaa toimialaa edustavat hakeutuvat kaikki samalle alueelle.

1980-luvun nousukaudella oli tyypillistä, että kunnat pyrkivät saamaan yrityksiä alueelleen hinnalla millä hyvällä. Aktiivisuutta on edelleen olemassa tietyissä kunnissa, mutta keinot yritysten saamiseksi ovat muuttuneet. Kuntien taloudet ovat täysin eri tilassa kuin kyseisenä aikana. Haastatteluissa tuli esille, että kyseisen laista toimintaa kuin kunnat harjoittivat 1980-luvulla ei voi enää jatkaa uskottavuuden kärsimättä. Pahimpana kyseisen ajan esimerkkinä pidettiin tapausta, jossa kunta kaavoitti ilmaiseksi saamansa maan, joka oli kaavoitettu puistoksi, yrityksille toimitiloiksi.

Tietyt kunnat ovatkin olleet etulyöntiasemassa: hyvä liikenneverkko on houkuttellut yrityksiä alueelle. Tosin laman ja varmasti myös hyvien sijaintipaikkojen tarjonnan kasvun takia, myös passiiviset kunnat ovat alkaneet markkinoida itseään yrityksille.

7 JOHTOPÄÄTÖKSIÄ

Haastattelut osoittivat, että usean eri toimialan yritykset pyrkivät sijoittumaan liikenteellisten solmukohtien läheisyyteen. Vain kahdella yrityksellä haastateluista ei liikenteellinen sijainti ollut merkittävä tekijä. Muut pitivät sitä joko tärkeimpänä tekijänä tai myönsivät sen vaikuttaneen sijoittumis- päätökseensä.

Päivittäistavarakauppa, erityisesti automarketit ja tilaa vaativa kauppa pyrkivät sijoittumaan paikkaan, jonne niiden asiakkaiden on helppo tulla. Teollisuuden alat, joille kuljetukset ovat merkittävä asia, hakeutuvat myös päätieverkon liittymien välittömään läheisyyteen. Korkean teknologian yrityksille on tärkeää hyvä liikenteellinen sijainti. Niille lentokentän läheisyys on merkittävä tekijä.

Helppo saavutettavuus ja näkyvyys ovat tekijöitä, joita yritykset painottavat sijaintipäätöstä tehtäessä. Tontin aiheuttamilla kustannuksilla ei ole suurta merkitystä, kunhan ne pysyvät kohtuuden rajoissa. Inhimilliset tekijät eivät vaikuttaneet haastateltujen yritysten sijoittumiseen merkittävästi.

Suurteollisuudella on tiettyjä erityisvaatimuksia esim. energiansaannin ja käyttöveden suhteen. Jos kunta pystyy tarjoamaan näitä palveluja edullisesti, saattaa se vaikuttaa yrityksen päätökseen sijoittua. Suurteollisuuden vastaanottamiseksi ei kaikilla kunnilla ole edes mahdollisuuksia esim. juuri suuren vedenkäyttötarpeen takia.

Eri toimialojen yritysten aiheuttamista liikennemääristä tieverkolla ei ole olemassa riittävästi tutkittua tietoa. Selvää kuitenkin on, että yritys sijoituessaan liikenteellisen solmukohdan läheisyyteen aiheuttaa tietyn lisäkuormituksen liikenneverkolle. Asia on lisäselvitysten arvoinen.

Moottoriväylän tai taajaman ohikulkutien rakentaminen vaikuttaa erittäin voimakkaasti alueen yhdyskuntarakenteeseen. Helsinki-Hämeenlinna -moottoritie sekä Jyväskylän ja Mäntsälän ohitustiet ovat tyypillisiä esimerkkejä hankkeista, jotka on toteutettu välittämään pitkämatkaista liikennettä. Sen lisäksi niillä on ollut huomattava merkitys tienvarsikuntien yhdyskuntarakenteen kehittymiseen.

Tielaitoksen rooli yhdyskuntarakenteen muovaajana on merkittävä. Uuden tieyhteyden liittymien sijainti vaikuttaa selkeästi kuntien maankäytön kehittymiseen. Uusi liittymä ja sen lähialueet ovat yrityksille hyvin kiinnostavia sijaintipaikkoja. Tielaitoksen tutkimuksessa "Liikenteen ja maankäytön vuorovaikutus VT 3:lla välillä Helsinki-Tampere" on koottu yhteysvälin kuntien suunnitellut moottoritien varalle. Kaikki kunnat ovat katsoneet jonkun alueellaan sijaitsevan eritasoliittymän läheisyyden alueeksi, joka tulisi hyödyntää kaavoittamalla se yritysten käyttöön.

Miten liikenteen ja maankäytön vuorovaikutusprosessia sitten tulisi kehittää? Tielaitos on kehittänyt omaa suunnitteluaan vuorovaikutteisempaan suuntaan.

Oleellinen parannus olisi elinkeinoelämän tiiviimpi kytkeminen hankkeisiin, jotka vaikuttavat huomattavasti yhdyskuntarakenteeseen. Tällöin voitaisiin jo etukäteen kartoittaa, onko kyseisellä alueella yrityksiä, jotka haluaisivat sijoittua liittymän läheisyyteen ja millaisia tulevaisuuden tarpeita yrityssektorilla on.

Tärkeää olisi saada myös kaikki tien vaikutusalueen kunnat saman pöydän ääreen keskustelemaan tavoitteistaan tien hyödyntämisessä. Suuri ongelma on se, että kunnat kilpailevat keskenään ja niiden ajatustapa on kuntakeskeinen. Valtakunnan edulla ei usein ole lainkaan merkitystä. Tilannetta ei varmaankaan paranna uudistus, joka antaa kunnille lisää päätäntävaltaa kaavoitusasioissa. Uuden tieyhteyden rakentaminen vaikuttaa siinä määrin yhdyskuntarakenteeseen, että myös valtakunnantasoisella organisaatiolla kuten ympäristöministeriöllä tulisi olla instrumentteja valvoa maankäytön kehittymistä kunnissa.

Tielaitoksen kannalta jo olemassaoleva tieverkko on "menetettyä", ts. tielaitos ei pysty enää vaikuttamaan yritysten sijoittumiseen. Uusien tieyhteyksien rakentamisen osalta tilanne on toinen. Esimerkiksi se, miten läheltä taajamaa ohikulkutie rakennetaan, vaikuttaa siihen, pystytäänkö alueelle hakeutuvat yritykset liittämään olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen vai ei.

Yritysten sijoittumisessa taloudellisilla tekijöillä on hyvin suuri merkitys. Kunnat ovat ratkaisuasemassa määritellessään alueet, joihin yritykset tulevat sijoittumaan. Kestävän kehityksen mukainen rakentaminen, jossa työpaikat ja asuminen yhdistetään, on varmasti helpompi toteuttaa niinpäin, että annetaan yrityksille käyttöön ne maa-alueet, jonne ne haluavat tulla, ja rakennetaan muu infrastruktuuri näiden ympärille.

Kestävän kehityksen mukaisen yhdyskunnan rakentamisessa kunnilla on suuri vastuu. Erityisen tärkeässä asemassa kunnissa ovat kaavoituksesta vastaavat henkilöt. Valitettavan usein kunnallispolitiikka pyrkii vaikuttamaan kunnan maankäytön suunnitteluun lyhytnäköisesti rahan ollessa keskeisenä motiivina. Tutkimuksessa haastatelluissa kunnissa oli useita tapauksia, joissa maankäytön ammattilaisten näkökulma jätettiin huomiotta kunnallispoliittisten intressien noustessa päällimmäisiksi.

6 KIRJALLISUUSLUETTELO

/1/Carr, M., Patterns process and change in human geography. Hong Kong 1987, MacMillan Education Ltd.

/2/Eyerly, R. & Twark, R. & Downing, R., Interstate Highway System: Reshaping the Nonurban Areas of Pennsylvania. Washington D.C. 1987, Transportation Research Board 1125. 88 s.

/3/Kananen, J. & Jussila, E., Uusi Talousmaantieto. Vaasa 1988, Kirjayhtymä Oy.

/4/Keskustojen kehittäminen kauppapaikkoina. Helsinki 1991, Ympäristöministeriö, Kaavoitus- ja rakennusosasto. 38 s.

/5/Lahti, P., Tiivis vai hajautettu yhdyskuntarakenne? Espoo 1993, Kuntakoulutuksen liikennepäivien luentomoniste. 11 s.

/6/Luttinen, R., Kaupungit hajoavat käsiin - Mitä tehdä? Helsinki 1992, Tie ja liikenne luentopäivien 1992 esitelmämoniste.

/7/Moon, H., Interstate Highway Interchanges as Instigators of Nonmetropolitan Development. Washington D.C. 1987, Transportation Research Board 1125. 88 s.

/8/Nordqvist, S., Trafik och Miljö i Stads kärnan, Problem, möjligheter och forskningsbehov. TFB-rapport 1989:11, Swedish Transport Forsknings Beredningen. 68 s.

/9/Otavan iso tietosanakirja 8. Keuruu 1963, Otava Oy. s.1047

/10/Suomen tilastollinen vuosikirja 1991. Helsinki 1991, Tilastokeskus. 598 s.

7 LIITTEET

1. Kirje haastatelluille yrityksille



Tampereen teknillinen korkeakoulu
Tie- ja liikennetekniikka

16.12.1993

Risto Murto
Korkeakoulunkatu 3
PL 600
33101 Tampere

Yritys X

Viite Puhelinkeskustelu NN / Murto 21.4.1993

TUTKIMUS SYISTÄ YRITYSTEN SJOITTUMISEEN LIIKENTEELLISTEN SOLMUKOHTIEN LÄHEISYYTEEN

Liikenne ja maankäyttö -työryhmä, jossa on edustajia liikenneministeriöstä, ympäristöministeriöstä, kaupunkiliitosta ja tielaitoksesta on tilannut TTKK:n tie- ja liikennetekniikan laitokselta tutkimuksen, jossa pyritään kartoittamaan syitä yritysten sijoittumiseen liikenteellisten solmukohtien läheisyyteen. Tuloksia käytetään maankäytön suunnittelumenetelmien kehittämiseen.

Haastateltaviksi on valittu joukko merkittäviä yrityksiä valtateiden 3, 4 ja 6 varrelta.

Lähetän tässä etukäteen kysymyslistan (liite), jonka perusteella voimme keskustella sovittuna ajankohtana. Tutkimustiedot käsitellään luottamuksellisina ja yrityksen nimi mainitaan vain teidän sitä halutessa.

Loppuraportin lisäksi saatte kootun yhteenvedon haastattelujen tuloksista.

Tapaamisterveisin

Risto Murto

LIITE

Keskusteluaiheet:

A. Yrityksenne sijainnin historia (missä toimipaikkoja on ollut ja onko mahdollisesti muita toimipaikkoja tällä hetkellä?)

B. Yrityksenne liike-idea ja toiminta-alue

C. Liikenneyhteyksien vaikutus yrityksenne toimintaan (asiakkaiden, työntekijöiden ja logistiikan kannalta)

Valintatehtävä:

Mikä tai mitkä seuraavista vaihtoehtoista on vaikuttanut eniten yrityksenne sijoittumiseen nykyiselle toimipaikalle?

1. Edullinen tontti
2. Kunnan tarjoamat edut
3. Inhimilliset tekijät
4. Hyvät liikenneyhteydet
5. Muu syy, mikä?

TIELAITOKSEN SELVITYKSIÄ

- 69/1993 HLFM-maankäyttömalli, esiselvitys. TIEL 3200194
- 70/1993 Kalsiumkloridin käyttö tierakenteessa; Kirjallisuusselvitys ja laboratoriokokeet. TIEL 3200195
- 71/1993 Nonwoven Geotextiles in Road Constructions. TIEL 3200193E
- 72/1993 Yleisten teiden tilaselvitys; Meluntorjunta tiepiireissä. TIEL 3200196
- 73/1993 Valaistus taajamissa; Kuuden kohteen inventointi ja analysointi johtopäätöksineen. TIEL 3200197
- 74/1993 Dynaaminen rasitusindeksi (DRI). TIEL 3200198
- 75/1993 Pientieverkon kunnossapidon kehittäminen. TIEL 3200199
- 76/1993 Rakennettujen ja perusparannettujen teiden tasaisuus. TIEL 3200200
- 77/1993 Moreenin jalostaminen. TIEL 3200201
- 78/1993 Etelä-Suomen emulsiokoeet 1993. TIEL 3200202
- 79/1993 Emulsiopäälystekokeilut 1992-1993. TIEL 3200203
- 80/1993 Kelin vaikutus ajokäyttäytymiseen ja liikennevirran ominaisuuksiin. TIEL 3200204
- 81/1993 Vt 12 Veittostensuon syvästabilointi; tutkimusraportti. TIEL 3200205
- 82/1993 Emulsiopäälysteiden suunnittelu ja rakentaminen. TIEL 3200206
- 83/1993 Tutkimus pölyntorjunnasta murskaamoilla. TIEL 3200207
- 84/1993 Kuusamon keskustan liikennejärjestelut ja ympäristö; Yleissuunnittelu asukkaiden näkökulmasta. TIEL 3200208
- 85/1993 Kuusamon keskustan liikennejärjestelyt ja ympäristö; Yliessuunnittelun osallistumismenettely. TIEL 3200209
- 86/1993 Teiden suolauksen vähentäminen Kuopion tiepiirissä; Vaikutukset talvella 1992-1993. TIEL 3200210
- 87/1993 Ajokäyttäytyminen kaarre- ja jonoajossa. TIEL 3200212
- 88/1993 Tielaitoksen liikenteen informaatiopalvelujen kehittämistutkimus. TIEL 3200215
- 1/1994 Suunnittelustrategia. Tiehallinto
- 2/1994 Ihminen ja tie; Tien kokeminen ja tie kirjallisuudessa. TIEL 3200211
- 3/1994 Strategic Highway Research Program (SHRP) - Long-Term Pavement Performance (LTPP); Materiaalimodulin määrittäminen takaisinlaskentaohjelmilla sekä tierakenteen vaurioitumisajankohdan ennustemallit. TIEL 3200213
- 4/1994 Salaojan ympärysaineen vaikutus raudan saostumisessa. TIEL 3200214